



Innst. S. nr. 299

(2008–2009)

**Innstilling til Stortinget
fra forsvarskomiteen**

St.prp. nr. 36 (2008–2009)

Innstilling fra forsvarskomiteen om nye kampfly til Forsvaret

Vedlegg 3: Referat fra åpen høring



Innst. S. nr. 299

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra forsvarskomiteen

St.prp. nr. 36 (2008–2009)

Innstilling fra forsvarskomiteen om nye kampfly til Forsvaret

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Stortinget vedtok i 2001 ved behandlingen av Innst. S. nr. 342 (2000–2001) til St.prp. nr. 45 (2000–2001), at en fremskaffelse av nye kampfly skulle forberedes. I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble prosessen for oppfølging av de tre aktuelle kandidatene, Eurofighter, JAS Gripen NG (Next Generation) og F-35 Joint Strike Fighter (JSF), nærmere beskrevet.

Formålet med denne proposisjonen er å innhente Stortingets samtykke til at det innledes en forhandlingsprosess for anskaffelse av nye kampfly av typen JSF i tråd med ambisjonene for kampflyvåpenet, slik disse er omtalt i langtidsproposisjonen for Forsvaret (St.prp. nr. 48 (2007–2008)), som Stortinget har gitt sin tilslutning til, gjennom behandlingen av Innst. S. nr. 318 (2007–2008).

Proposisjonen redegjør for Regjeringens valg av JSF som Norges fremtidige kampfly, og grunnlaget for oppstart av forhandlinger om kontrakt med amerikanske myndigheter representert ved Joint Strike Fighter Program Office (JPO) og hovedleverandøren av JSF, Lockheed Martin.

Før oppstart av andre fase i forhandlingsprosessen (kontraktsforhandlinger), tentativt i 2011, vil Regjeringen fremme forslag om fullmakt for kontraktsforhandlinger for Stortinget. Etter fullførte forhandlinger, vil Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til kontrakt på et endelig antall fly,

og finansieringsplan for kostnadene knyttet til anskaffelsen.

1.2 Ambisjonsnivå for kampflykapasiteten

Kampfly er helt avgjørende for at Forsvaret skal kunne løse sine oppgaver i fremtiden. Kampflyvåpenet er en av de mest fleksible kapasiteter Forsvaret råder over, ikke minst hva angår nasjonal suverenitetshevdelse og krisehåndtering. Kampflyene utgjør en av hjørnesteinene i en moderne forsvarsstruktur, og representerer således en meget sentral komponent i Forsvarets totale operative samvirkesystem.

I St.prp. nr. 1 (2005–2006) er det fremhevet at kampfly har egenskaper som gjør det svært relevant i enhver forsvarsstruktur i overskuelig fremtid, og flyene vil bidra til å gi Norge et troverdig forsvar som makter å løse de til enhver tid pålagte oppgaver.

Stortinget har, gjennom behandlingen av Innst. S. nr. 318 (2007–2008) sluttet seg til ambisjonsnivået for den fremtidige kampflykapasiteten, slik dette er beskrevet i St.prp. nr. 48 (2007–2008). Ambisjonen innebærer en kampflykapasitet med en flerrollefunksjon. Dette innebærer et kampfly som kan fylle alle rollene innenfor de fire luftmaktskategoriene kontraluft, anti-overflate, luftstøtte og strategiske operasjoner:

- Kontraluft: Offensive og defensive kontraluftoperasjoner. Offensive operasjoner inkluderer sveip- og eskorteoperasjoner og luft-til-bakkeangrep mot luftforsvarselementer. Defensive operasjoner inkluderer luftpatrolje og avskjæring.
- Antioverflate: Interdiktoperasjoner (angrep mot mål bak fiendens linjer, nærstøtte, nærstøtte i urbane strøk, ødeleggelse av fiendtlig luftvern og maritime operasjoner (åpent hav og kystforhold)).

- Luftstøtte: Væpnet rekognosering, elektronisk krigføring (Electronic Support Measures – ESM), støtte til søk og redning i krig, taktisk luftbåren luftkontroll, skadevurdering og overvåkning.
- Strategiske operasjoner: Kampflyoperasjoner for å oppnå effekt mot fiendens strategisk tyngdepunkt. Operasjonene kan inneholde oppdrag innenfor alle de tre ovennevnte luftmaktskategoriene.

Det er ikke gjort noen innbyrdes vekting mellom disse luftmaktskategoriene, noe som innebærer at ingen av kategoriene er vurdert som viktigere enn de andre.

Kampflykapasiteten skal ivareta våre nasjonale oppgaver i hele konfliktspektret, inkludert høyintensive stridshandlinger, samt ha evne til å etablere et bidrag av skvadronsstørrelse i henhold til NATOs krav og standarder.

Dette ambisjonsnivået gir overordnede føringer for hvilke oppgaver den fremtidige kampflykapasiteten skal kunne løse, og med hvilken kvalitet den skal utføre denne aktiviteten. Dette er igjen avgjørende for antallet kampfly som skal anskaffes.

1.3 Aktuelle kampflykandidater

Regjeringen har, helt siden tiltredelsen høsten 2005, vært opptatt av å legge forholdene til rette for reell konkurranse i kampflyprosessen. I St.prp. nr. 55 (2007–2008) ble Stortinget informert om at det i januar 2008 ville bli sendt ut en forespørsel om bindende informasjon til de tre aktuelle tilbyderne (Request for Binding Information – RBI). Sentralt i forespørselen var behovet for opplysninger om kandidatenes operative egenskaper, muligheten for flernasjonalt samarbeid i hele flyets levetid, anskaffelsespris, levetidskostnader og industrielle muligheter. Svarfristen var 28. april 2008. En av tilbyderne, European Aeronautic Defence and Space (EADS), valgte å ikke besvare tilbudsforespørselen for deres kandidat, Eurofighter Typhoon.

Andre aktuelle kampflyleverandører har vært franske Dassault Aviation med flyet Rafale. I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble Stortinget informert om at Dassault hadde takket for den norske interessen relatert til deres kandidat. Leverandøren gjorde det samtidig klart at de ikke fant det riktig å involvere seg videre i den norske kandidatvurderingen.

1.3.1 Nærmere om prosessen knyttet til valg av nye kampfly

Ved behandlingen av Innst. S. nr. 342 (2000–2001), jf. St.prp. nr. 45 (2000–2001), vedtok Stortinget at en fremskaffelse av nye kampfly skulle forbedres. Dette arbeidet har pågått siden, i ulike faser og

med skiftende ressursinnsats, i både Forsvarsdepartementet og i Forsvaret.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble prosessen for oppfølging av de den gang tre aktuelle kandidatene; Eurofighter, Gripen NG og JSF, nærmere beskrevet. Basert på mottatte svar på forespørselen om informasjon, som ble sendt ut i desember 2005, ble alle de tre kandidatene vurdert som tilfredsstillende ut fra den godkjente konseptuelle løsningen for den fremtidige kampflykapasiteten i desember 2006.

Som grunnlag for det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen ble det våren 2007 etablert et eget utredningsprosjekt under ledelse av Forsvarsdepartementet, der representanter fra Luftforsvaret, Forsvarets logistikkorganisasjon og Forsvarets forskningsinstitutt har vært fullt ut integrert. I tillegg har det vært benyttet ekstern juridisk kompetanse i arbeidet. Prosjektets fokus siden opprettelsen våren 2007 har vært å utarbeide det sentrale beslutningsdokumentet i denne fasen, kalt utvidet fremskaffelsesløsning (UFL). Prosjektets arbeid knyttet til metode og prosess har hele tiden vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring i tråd med det etablerte regimet for store statlige investeringer.

I arbeidet med kampflyanskaffelsen har Regjeringen lagt til grunn at kampflyvalget skulle baseres på kandidatenes evne til å oppfylle de operative krav Norge stilte, kostnader, samt muligheten for deltakelse av norsk forsvarsindustri. Samtlige kandidater som har vært vurdert i prosessen, ble ansett som fullt ut akseptable valg sett ut fra et sikkerhetspolitisk ståsted. Valg av kampfly er ikke et valg av sikkerhetspolitisk kurs.

For å kunne vurdere kampflykandidatene på en grundig, sammenlignbar og etterprøvbart måte, for derigjennom å kunne anbefale en kampflykandidat, sendte Forsvarsdepartementet, som tidligere nevnt, i januar 2008 ut en forespørsel om bindende informasjon til de respektive myndighetsorganisasjonene som står bak de den gang tre aktuelle kampflykandidatene nevnt over. Både svenske og amerikanske myndigheter besvarte forespørselen innen tidsfristen 28. april 2008, mens tyske myndigheter ikke valgte å besvare forespørselen.

Forespørselen inneholdt alle detaljerte krav og spørsmål som anses relevante i forhold til å tilfredsstille norske ambisjoner til et fremtidig kampflyvåpen. De detaljerte kravene ble utledet av de overordnede målsetninger og krav som var beskrevet i konseptuell løsning. Forespørselen inneholdt også konkrete beskrivelser av de ulike trusler kampflykandidatene ville bli målt opp mot.

Alle prosjektets ulike analyser og vurderinger er basert på tilbyderens respektive besvarelser. Der det var uklarheter i besvarelsen, ble det sendt oppklarende spørsmål til tilbyderne.

Kampflyprosjektet har evaluert besvarelsene langs tre hovedakser; måloppnåelse i forhold til de tekniske og operative kravene (militærfaglig vurdering), kostnader og industrimuligheter. Innenfor det militærfaglige området er det igjen utført tre ulike former for vurderinger; vurdering av de enkelte krav (ca. 1 000), operativ effektivitetsanalyse i datamodeller og vurdering av kandidatenes operative effekt knyttet til ulike oppdrag. Resultatene av disse tre uavhengige evalueringene beskrives nærmere i kapittel 1.5 under.

Det er i prosjektets regi også gjennomført vurderinger for nærmere å kunne anslå hvilket tidspunkt dagens F-16-fly bør fases ut, og nye kampfly fases inn. Resultatet av denne vurderingen er at utskiftingen optimalt bør finne sted i perioden 2016–2020, jf. kapittel 1.10 under.

1.4 Krav knyttet til anskaffelse av fremtidig kampflykapasitet

I kapittelet 4 til St.prp. nr. 36 (2008–2009) gis en overordnet presentasjon av kravene som er lagt til grunn for vurderingen av kandidater til Norges fremtidige kampflykapasitet, basert på militærfaglige krav, sikkerhetspolitiske kriterier og muligheter for deltakelse for norsk forsvarsindustri.

I den militærfaglige delen av kravdokumentet ble det stilt krav til våpensystemets ytelser, operativ tilgjengelighet og overlevelsessevne, som i sum utgjør stridseffektivitet. I tillegg ble det stilt krav til levetidskostnader, påvirkning på miljøet og krav som følge av våre nasjonale og internasjonale forpliktelser, inkludert muligheten for et fremtidig flernasjonalt kampflysamarbeid.

Vurderingen av de sikkerhetspolitiske implikasjoner er basert på de vurderinger av Norges sikkerhetspolitiske situasjon som er beskrevet i St.prp. nr. 48 (2007–2008) knyttet til NATOs betydning for Norges sikkerhet, og det sikkerhetspolitiske behovet for et tilfredsstillende operativt, trenings- og øvings-samarbeid med nære allierte og partnere. Den militærfaglige vurderingen har, på disse punktene, fokusert på de militære samarbeidsmulighetene, mens Norges sikkerhetspolitiske behov ligger til grunn for de sikkerhetspolitiske kriteriene.

Viktige sikkerhetspolitiske kriterier knyttet til et tilfredsstillende internasjonalt samarbeid er:

- Må kunne bidra til ivaretagelse av Forsvarets dimensjonerende oppgaver
- Må være fullt ut interoperabelt innenfor en allianseramme
- Bør bidra til å knytte nære allierte land til forsvaret av Norge
- Bør muliggjøre et flernasjonalt operativt samarbeid med nære allierte land.

Regjeringen har tidligere utformet en helhetlig strategi for de næringspolitiske aspekter ved Forsvarets anskaffelser. Strategien ble presentert i St.meld. nr. 38 (2006–2007). Strategien skal bidra til å videreutvikle norsk industris kompetanse til å understøtte Forsvarets materiellbehov og styrke norsk industris muligheter til å delta i internasjonalt materiellsamarbeid.

Anskaffelseskravene som var knyttet til industrielle forhold innebar at verdiskapningen, gjennom norsk industri, skulle være av samme størrelsesorden som det en anskaffelse av kampfly utgjør i kostnad, og den skulle være i tråd med norsk gjenkjøpspolitikk og retningslinjene for gjenkjøp.

Det er videre et krav at anskaffelsen og kandidatens industriplan skal:

- styrke industriens konkurranseevne
- styrke næringslivets kunnskaps- og teknologi-base
- skape betydelige ringvirkninger til andre sektorer

1.5 Militærfaglig vurdering av kandidatene

Det er gjennomført en militærfaglig vurdering hvor kandidatenes operative og tekniske ytelser ble evaluert, basert på kravene presentert i proposisjonsens kapittel 4. Begge kandidatene ble vurdert ut fra kravet om at de skal være multirollefly. Videre er kandidatenes mulighet for fremtidig flernasjonalt samarbeid, og flyenes utviklingsmuligheter i et levetidsperspektiv, vurdert. Resultatene fra dette arbeidet utgjør, sammen med den operative effektivitetsanalysen og den operative effektbaserte analysen, den militærfaglige vurderingen.

De to tilbudene har vært underlagt svært omfattende kvalitative evalueringer, der all dokumentasjon er vurdert. De to tilbyderne har også blitt stilt en rekke oppfølgingsspørsmål av avklarende karakter.

De to kandidatenes oppfyllelse av de operative og tekniske krav har vært analysert basert på nasjonale scenarier utviklet av E-tjenesten og et NATO "Peace keeping- scenario". Dette er de samme scenarier som lå til grunn for Forsvarsstudie 07 og Regjeringens arbeid med langtidsproposisjonen for Forsvaret, jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008).

Evalueringen har vært gjennomført i uavhengige grupper innenfor i underkant av 30 ulike fagområder for å unngå påvirkning på det totale evalueringsbildet. Gruppene har bestått av både operativt og teknisk/logistikk-personell. Det har alltid vært minst to, og vanligvis fem til seks, eksperter i selvstendige evalueringsteam som har foretatt vurderingen av tilbudene innenfor hvert fagområde. Siktemålet har vært en objektiv og dokumentert evaluering.

Konklusjonen fra den militærfaglige vurderingen er at kandidaten JSF tilfredsstiller kravene til opera-

tive og tekniske ytelser. Innenfor noen spesifikke områder tilfredsstiller ikke kandidaten Gripen NG de norske kravene til operativ og teknisk ytelse. Det er spesielt innenfor områdene sensorkapasitet, muligheten for å forbli uoppdaget og elektronisk krigføring at JSF er bedre enn Gripen NG. JSF vurderes til å være bedre enn Gripen NG innenfor alle de fire luftmaktskategoriene nevnt i kapittel 1.2.

Leverandørene har, som del av svarene på Forsvarsdepartementets forespørsel om bindende informasjon, gitt pristilbud på selve flyanskaffelsen (48 fly). Pristilbudet fra Lockheed Martin for JSF var vesentlig lavere enn tilbudet fra SAAB på Gripen NG med sammenlignbar konfigurasjon.

1.6 Antallsanalysen

For å kunne komme frem til et nødvendig antall kampfly for å erstatte dagens F-16, er det gjennomført antallsanalyser, der utgangspunktet for analysene er det ambisjonsnivå og de oppgaver for kampflystrukturen som er beskrevet i St.prp. nr. 48 (2007–2008), jf. kapittel 2.

Ambisjonen gir overordnede føringer for hvilken aktivitet den fremtidige kampflykapasiteten skal kunne utføre, og med hvilken kvalitet den skal utføre denne aktiviteten. Dette innebærer hvilken tilgjengelighet og stridseffektivitet den fremtidige kampflykapasiteten skal inneha.

Kampflyprosjektet har, for planleggingsformål, tatt utgangspunkt i et anslått behov på 48 nye fly, noe som også er bakgrunnen for at de aktuelle leverandørene ble invitert til å komme med tilbud på 48 fly. I St.prp. nr. 48 (2007–2008) ble det imidlertid anført:

"Ambisjonsnivået beskrevet i denne langtidsproposisjonen vil bli benyttet i vurderingen av kandidatene, antydning det nødvendige antallet fly for å erstatte dagens F-16 og derigjennom forslag til kostnadsramme for selve anskaffelsen. Fremskaffelsesløsningen utgjør også bakgrunnen for en egen stortingsproposisjon. Målsettingen er å fremme denne for Stortinget sent i 2008."

Det dimensjonerende ambisjonsnivået for den fremtidige kampflystrukturen er kravet om å kunne etablere nasjonal luftmilitær beredskap. I tillegg er det lagt til grunn at det, med utgangspunktet i de nasjonale beredskapsordningene, også skal kunne stilles bidrag med multirollekampfly av skvadronstørrelse i henhold til NATOs styrkemål. Dette bidraget er imidlertid ikke dimensjonerende, verken for antall flygere eller fly.

Antallet flygere nødvendig for å kunne bemanne de to nasjonale beredskapsordningene, som er nærmere beskrevet i proposisjonens kapittel 6, er utarbeidet i henhold til "Bestemmelser for militær lufttjeneste". Disse bestemmelsene regulerer flygernes arbeidstid og hviletid for å opprettholde lufttjenes-

tens sikkerhet, samt nødvendig tid til øving og trening for å kunne tilfredsstille NATOs krav og standarder. Basert på disse forutsetningene og ifølge kampflyprosjektets analyser gir dette i sum et totalbehov på 62 flygere som, for å tilfredsstille NATOs krav og standarder, hver må fly minimum 180 flytimer pr. år. Dette gir et årlig flytimebehov på minimum 11 160 flytimer.

Basert på ambisjonsnivået i St.prp. nr. 48 (2007–2008) og leverandørenes svar på forespørselen om bindende informasjon, gir kampflyprosjektets antallsanalyse et behov for en kampflyflåte på 52 JSF-fly. I tillegg forventes at Norge vil måtte stille med fire utdanningsfly. Etter kampflyprosjektets vurdering blir da totalbehovet inntil 56 fly.

Regjeringen vil, etter en samlet vurdering, komme tilbake til spørsmålet om endelig antall fly.

1.7 Økonomiske forhold

På basis av de antallsvurderingene som er gjort i kapittel 1.6, har kampflyprosjektet anbefalt at det innledes en forhandlingsprosess om anskaffelse av inntil 56 kampfly av typen JSF. Forhandlingsprosessen vil i hovedsak omfatte følgende:

- Selve kampflyene
- Logistikksystemet, inkludert utdanning og trening som skal understøtte flyene i de første årene.
- Våpensystemer, slik at de første flyene er klare til å være operative fra 2019 og at alle flyene er fullt ut operative innen utgangen av 2020.
- Industrielle muligheter som vil bli fulgt tett opp både i forkant av og under forhandlingene.

Ettersom kontraktsforhandlinger ennå ikke er gjennomført, legges det til grunn at den endelige investeringsrammen først fastlegges etter at forhandlingsfasen er avsluttet. Det understrekes at Norge, gjennom valget av kandidaten JSF som fremtidig kampfly, ikke forplikter seg til å kjøpe fly nå. En slik forpliktelse med tilhørende kostnader vil først være aktuelt når kontrakten undertegnes, senest i 2014, for å få leveranser av JSF fra det tidspunktet Norge har behov for nye fly.

Med utgangspunkt i antallsanalysen og forutsetningene i denne, som angir behovet til å være på inntil 56 JSF, har kampflyprosjektet anslått en økonomisk ramme for selve anskaffelsen av fly, inkludert våpen og logistikkstøtte, på om lag 42 mrd. kroner. Alle kostnadene har gjennomgått usikkerhetsanalyser og er eksternt kvalitetssikret.

De totale levetidskostnadene for JSF er, i en 30-årsperiode, beregnet til å være 145 mrd. kroner. I beregningen inngår bl.a. anskaffelseskostnader, fremtidige oppgraderinger, erstatningsfly, reservedeler, drivstofforbruk, utdanning og trening, organisa-

sjon og drift og vedlikehold i hele kampflysystemets levetid. Disse kostnadene har også gjennomgått usikkerhetsanalyser og er omforent med ekstern kvalitetssikrer.

1.7.1 Lokalisering

Regjeringen har ikke behandlet spørsmålet om lokalisering av de nye kampflyene. Det er i St.prp. nr. 48 (2007–2008) lagt opp til at dette først skal avklares etter at valget av kampflykandidat er foretatt. Endelig kostnadsramme for infrastrukturbehovet relatert til nye fly vil således først foreligge når basevalget er gjort, men kostnadsanslaget for infrastruktur er med i beregningen av de totale levetidskostnadene, og det er tatt høyde for alle de aktuelle basealternativene.

1.7.2 Midlertidig styrking av forsvarsbudsjettet

I St.prp. nr. 48 (2007–2008) ble det lagt til grunn at det kan avsettes 24 mrd. kroner innenfor forsvarsrammen til anskaffelse av nye kampfly, gitt at øvrige forutsetninger i planleggingen holder. Det ble videre anført at en full erstatning av kampflyvåpenet ville kreve betydelige investeringer utover dette nivået.

Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kontrakt på et endelig antall fly og finansieringsplan for kostnadene knyttet til anskaffelsen, herunder til spørsmålet om behovet for en midlertidig styrking av forsvarsbudsjettet i de årene som de tyngste kostnadene i prosjektet vil påløpe. I denne vurderingen ligger også til grunn at eventuelle økte driftsutgifter knyttet til det fremtidige ambisjonsnivået for kampflyene er forutsatt dekket innenfor den til enhver tid gjeldende forsvarsramme.

1.8 Flernasjonalt samarbeid

Ut fra en sikkerhetspolitisk vurdering fremstod både Gripen NG og JSF som fullt ut akseptable kandidater, men det enkelte valg ville ha hatt ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner.

For en liten nasjon som Norge er muligheten for et flernasjonalt samarbeid et viktig forhold ved valg av fremtidige kampfly. Regjeringen vil vektlegge slike samarbeidsmuligheter i det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen. Et slikt samarbeid vil omfatte selve anskaffelsen, den logistikkmessige og vedlikeholdsmessige siden for driften av flyene, og muligheten for felles operasjoner og fremtidige oppdateringer og videreutvikling av dem.

Dagens etablerte internasjonale samarbeid om F-16 har gjort at Norge har kunnet ha et svært moderne og effektivt kampflyvåpen, selv med begrensede midler og ressurser.

1.9 Industrielle vurderinger

Regjeringen er opptatt av at en investering i denne størrelsesorden skal gi gode muligheter for norsk industri. De to kandidatene ble fulgt tett opp for å få til et best mulig industrielt utbytte for norsk industri ved et eventuelt kampflykjøp.

Den vurderingen som er gjennomført av kandidatens forslag til industriplaner viser at SAABs industriplan er vesentlig bedre med hensyn til både kvalitet og kvantitet. Norske myndigheter vil, i samarbeid med norsk industri, rette en særlig oppmerksomhet mot å videreutvikle den valgte kandidatens industriplan, og i tillegg sette av ressurser til oppfølging av øvrige muligheter i det internasjonale samarbeidet knyttet til JSF.

Industrideltagelsen i JSF-programmet bygger på et prinsipp om at industri og forsknings- og utviklingsmiljøer i de respektive deltakernasjonene skal få anledning til å konkurrere seg til oppdrag direkte rettet mot utvikling og produksjon av flyene. Prinsippet kalles "best value", og innebærer at man ikke kan kreve gjenkjøp, slik Norge normalt gjør i forbindelse med store materiellanskaffelser.

Regjeringen vil i det videre arbeidet ha spesielt fokus på de industrielle aspektene knyttet til den valgte kandidaten under kontraktsforhandlingene, og vil sørge for at oppfølgingen av den industrielle strategien nedfelt i kontraktstrategien prioriteres.

Det er viktig for Regjeringen at mulige leveranser til flyet, og ikke minst integrasjon av norskutviklede systemer (f.eks. Joint Strike Missile og 25 mm ammunisjon), følges opp spesielt.

1.10 Utfasingstidspunkt for F-16

Som en del av arbeidet har kampflyprosjektet også gjennomført vurderinger for å finne hvilket tidspunkt dagens F-16-fly bør tas ut av gjeldende struktur, og ny kapasitet fases inn.

Investeringskostnadene for å opprettholde en operativ og relevant F-16-flåte frem til 2023 er omfattende, og usikkerheten øker mot slutten av perioden. Skrogene er i 2023 om lag 43 år gamle, og deletilgangen og den generelle tilstanden til flyene vil da være beheftet med stor usikkerhet. Samtidig vil verdien av innholdet i det flernasjonale samarbeidet Norge i dag er en del av bli gradvis redusert mot 2023, og verdien er usikker allerede etter 2020.

Med utgangspunkt i resultatet fra denne gjennomgangen, anslås F-16-flåtens levetid å vare maksimalt frem til 2023. Dette innebærer en optimal utfasingsperiode mellom 2016–2020, med en sikkerhetsbuffer på tre år dersom innfasingen av JSF-fly forsinkes på grunn av tekniske forhold, manglende beslutning fra storbrukere eller utfordringer knyttet til etablering av norsk infrastruktur. Dette vil gi et godt kost-nytteforhold, samtidig som det vil gi fleksibili-

tet. Det bør imidlertid være et mål å gjennomføre ut- og innfasing på kortest mulig tid, siden det er svært kostnadskrevende å drifte to forskjellige kampfly samtidig med tilhørende struktur.

For å sikre en lavest mulig investeringskostnad i denne perioden, vil Forsvarsdepartementet følge innfasingen av JSF tett, slik at eventuelle investeringer relatert til F-16-flyene gjennomføres mest mulig kostnadsoptimalt.

Dersom den planlagte innfasingen av JSF-fly i 2016–2020 går som forutsatt, eller kan gjennomføres noe hurtigere enn forutsatt, kan det være mulig å realisere innsparinger både gjennom investering og drift knyttet til F-16-strukturen. Arbeidet med drifts- og investeringsoptimalisering vil bli ivaretatt og fulgt nøye.

I praksis innebærer dette at innfasingen av den nye kandidaten optimalt bør starte i 2016, og at full operativ kapasitet nås innen utgangen av 2020. For å kunne følge og påvirke utviklingen av denne kandidaten, herunder bl.a. å ha mulighet til å innpasse nødvendige nasjonale behov i produksjonsfasen og av hensyn til industrielle muligheter, bør forhandlingsprosessen starte så raskt som mulig i 2009.

1.11 Forhandlingsfaser

I kampflyprosjektet er det utarbeidet en gjennomføringsstrategi og -plan for anskaffelsen av de nye kampflyene. I gjennomføringsstrategien inngår kontraktstrategi, flernasjonal samarbeidsstrategi og industriell strategi.

Kampflyprosjektet har anbefalt at kampflyanskaffelsen deles inn i følgende tre faser:

- Første fase (tilrettelegging) omhandler forberedelse av grunnlaget for forhandlingene.
- Andre fase (kontraktsforhandlinger) omfatter fremforhandling av nødvendige kontrakter som skal til for å kunne etablere kampflykapasiteten og legge disse frem for Regjeringen for endelig godkjenning.
- Tredje fase (gjennomføring) starter med gjennomføring av anskaffelsen og nødvendig opplæring av Forsvarets personell. For selve flyanskaffelsen kan fasen deles inn i følgende trinn:
 - Første trinn er overlevering av materiellet til en Initiel Operating Capability (IOC) skvadron.
 - Annet trinn er overlevering av en Final Operating Capability (FOC) kampflykapasitet til Luftforsvaret.

1.12 Ekstern kvalitetssikring

Kampflyprosjektet har gjennomgått ekstern kvalitetssikring i henhold til Regjeringens retningslinjer om kvalitetssikring av store statlige investeringspro-

sjekter. Ekstern kvalitetssikrer tilrår at den utvidete fremskaffelsesløsningen legges til grunn for det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen.

De eksterne kvalitetssikrerne uttrykker videre i sin hovedkonklusjon at etableringen av de samlede kravene til fremtidig kampflykapasitet og evalueringen av de aktuelle kandidatene er gjennomført på en faglig og etisk forsvarlig måte, som gir tillit til at kandidatvurderingen er i samsvar med Stortingets og Regjeringens premisser.

Ekstern kvalitetssikrer har kommet med følgende anbefalinger som vil bli lagt til grunn for den forhandlingsprosessen som vil bli innledet med amerikanske myndigheter og hovedleverandøren Lockheed Martin:

1.12.1 Organisering og styring av det videre arbeidet

De eksterne kvalitetssikrerne anbefaler en organisering og styring av kampflyanskaffelsen som et program av prosjekter slik den fremgår av gjennomføringsstrategi og -plan med særlig vekt på etablering av:

- En programstruktur med klare styrings- og ansvarslinjer og med egne prosjekter for flernasjonalt samarbeid og industri.
- Programstyre, hvorav ett styremedlem med bred merkantil/juridisk kompetanse og erfaring og ett styremedlem med bred prosjektstyringskompetanse og -erfaring.
- Et forhandlingsutvalg med forankring på høyt nivå og med merkantil og juridisk spisskompetanse.
- Prosjektstyringsdokumenter, slik disse kan utledes av Finansdepartementets veileder.

1.12.2 Kostnadsramme inklusive avsetning for usikkerhet og styringsramme

Her anbefaler de eksterne kvalitetssikrerne følgende:

- Dimensjoneringen av forhandlingsrammen må ses i sammenheng med mandatet til forhandlingsutvalget og med potensialet for ytterligere forenklinger og reduksjoner.
- Endelig kostnadsramme, inkl. avsetning for usikkerhet og styringsramme for anskaffelsen, fastlegges på grunnlag av et ev. forhandlingsresultat.

Ekstern kvalitetssikrer mener at det forut for forhandlingene vil være nødvendig med forberedelser til selve forhandlingene som optimalt starter i 2011. Innen forhandlingene starter bør en rekke saker avklares. Det gjelder blant annet temaer som kontraktsstrategi, tiltak for å redusere risiko og potensia-

let for ytterligere forenklinger og reduksjoner. Slike avklaringer vil være viktige for å kunne dimensjonere forhandlingsrammen så hensiktsmessig som mulig.

1.12.3 Kontraktstrategi

Prosjektet vil følge de eksterne kvalitetssikrernes anbefalinger om en kontrakts- og forhandlingsstrategi med særlig vekt på:

- En flernasjonal samarbeidskonstellasjon for å oppnå kvalitetsmessige, økonomiske og fremdriftsmessige synergier sammen med andre nasjoner i så vel anskaffelses- som driftsfasen.
- En forhandlingsplan som er tilpasset JSF-programmets aktivitetsplan og milepæler, og en forhandlingsplan for industrielle muligheter for norsk industri med Lockheed Martin som er tilpasset forhandlingene med det amerikanske prosjektkontoret, og som er i samsvar med relevante norske eksportkontrollregler. Det vil også stå sentralt i disse forhandlingene at den industrielle oppfølgingen må komme norsk næringsliv over hele landet til gode.
- Inngåelse av kontrakt om fly samtidig med eller etter en annen nasjon som ledende samarbeidspartner.
- Vurdere muligheten for å benytte relevante og tilfredsstillende våpen og utstyr fra nåværende struktur.

1.12.4 Tiltak for å redusere risikoen

For å redusere risikoen anbefaler ekstern kvalitetssikrer følgende tiltak:

- Avklare flernasjonale samarbeidskonstellasjoner og bruksmønster med tilhørende avtaler for å oppnå kvalitetsmessige, økonomiske og fremdriftsmessige synergier i så vel anskaffelses- som driftsfasen.
- Valg av basestruktur.
- Identifisere et mest mulig rasjonelt våpenprogram.
- Bruke usikkerhetsanalyse som et aktivt styringsverktøy.

1.12.5 Potensialet for ytterligere forenklinger og reduksjoner

Avslutningsvis har de eksterne kvalitetssikrerne identifisert følgende potensiale for ytterligere forenklinger og reduksjoner:

- Flernasjonal samarbeidskonstellasjon vedrørende anskaffelse og bruksmønster, herunder

bruk av simulatortrening fremfor øvelse direkte på plattform og våpen, samt felles treningsfly.

- Valg av en mest mulig kostnadseffektiv basestruktur.
- Videreføring av våpenkapasiteter fra F-16-programmet.

1.13 Etikk

Etikk er et sentralt og viktig tema for Regjeringen. Forsvarsdepartementets etiske retningslinjer inngår i strategien for de næringspolitiske aspekter ved Forsvarets anskaffelser, jf. St.meld. nr. 38 (2006–2007). Retningslinjene skal være et verktøy for å sikre ryddighet i samarbeidet mellom Forsvaret og industrien. Dette innebærer at både Forsvaret og næringslivet må etterleve de etiske verdier og normer som Forsvarsdepartementet legger til grunn.

Som i alle andre investeringsprosjekter i Forsvaret, har de etiske retningslinjene også vært sentrale i kampflyprosjektet. En anskaffelse av nye kampfly har mange interessenter, innenfor en rekke områder og med ulike agendaer. Kampflyprosjektet har derfor lagt stor vekt på å gjennomføre en åpen og reell konkurranse om Norges fremtidige kampflykapasitet. Flere tiltak er iverksatt for å ivareta en rettferdig og etisk forsvarlig prosess.

I brev av 8. oktober 2007 fra Forsvarsdepartementet til tilbyderne av fremtidige kampfly ba departementet om en oversikt over hvilke byråer og rådgivere som representerte dem. Målet var å fremme en åpen og ryddig prosess, og ikke minst gjøre det lettere for alle som var involvert å vite "hvem er hvem". Samtlige leverandører svarte på brevet, og det har vært utvist en meget god ryddighet fra alle involverte parter i prosjektet. De etiske retningslinjene vil fortsatt ha stor fokus i den videre gjennomføringen av prosjektet.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Thorbjørn Jagland og Signe Øye, fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold, Kjell Ivar Larsen og Per Ove Width, fra Høyre, lederen Jan Petersen, og fra Sosialistisk Venstreparti, Bjørn Jacobsen, viser til at Stortinget gjennom sin behandling av Langtidsplanen for Forsvaret (Innst. S. nr. 318 (2008–2009)) har lagt til grunn at kampfly er helt avgjørende for at Forsvaret skal kunne løse sine oppgaver og at de utgjør en av hjørnesteinene i en moderne forsvarsstruktur.

2.1 Flertallsmerknader

2.1.1 Forsvarets kampflykapasitet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Luftforsvaret kjennetegnes ved fleksible styrker som på kort varsel kan settes inn og dekke store områder. Luftstyrkenes oppdrag vil normalt være overvåkning, informasjonsinnhenting, luftkontroll, bekjemping av landmål eller mål på sjøen, suverenitetshevdelse og lufttransport, primært til støtte for andre forsvarsgrener. Felles for oppdragene er at de ofte inngår i en fellesoperativ ramme. Luftstyrker bidrar i slike sammenhenger med støtte til eller skaper forutsetninger for, øvrige luft-, land- og sjøstyrkers evne til å løse sine oppdrag. Nordområdene er strategisk viktige områder for Norge, og flertallet mener på denne bakgrunn at kampflykapasitet vil være avgjørende for blant annet overvåking, kontroll og suverenitetshevdelse.

Flertallet viser til at kampfly er avgjørende for å hevde nasjonal suverenitet, kontrollere luftrommet, og skape forutsetninger for at andre militære styrker kan operere. Luftforsvarets sentrale leveranse er derfor kampflyvåpenet og evne til å lede kampflyoperasjoner, både nasjonalt og internasjonalt.

Flertallet viser til at kampfly har egenskaper som gjør det svært relevant i enhver forsvarsstruktur i overskuelig fremtid. Det er således nå ikke et spørsmål om Norge skal ha en kampflyflåte.

Flertallet peker på at den norske kampflyflåten består av F-16 som etter vesentlige oppgraderinger i dag tjener oss vel. Flertallet merker seg imidlertid at flyskrogene snart vil bli fire tiår gamle og nærmer seg det tidspunkt hvor det blir dyrt og krevende å holde dem i tilfredsstillende drift. Flertallet ser det som klart at de på et tidspunkt må erstattes, og har merket seg at Regjeringen ser det som uaktuelt å levetidsforlenge dagens F-16 ytterligere. Flertallet ser dette som en teknisk/økonomisk vurdering og merker seg at Regjeringen vurderer perioden 2016–2020 som det optimale tidsrom for utskiftingen. Flertallet er enig i dette. Komiteen er videre enig i at utfasing av F-16 og innfasing av de nye flyene skjer over en så kort tid som mulig.

2.1.2 Stortingets beslutning

Selv om denne saken gjelder å godkjenne at en forhandlingsprosess forberedes og innledes og Norge ikke formelt vil være bundet til en anskaffelse før kontrakt er inngått, har flertallet merket seg at statsråden i høringen betegnet dette som en nedvalgsak. Flertallet har merket seg at Stortinget vil få seg forelagt en ny sak vedrørende anskaffelsen igjen i 2011, og har videre merket seg at en da vil ha større oversikt over spørsmål knyttet til samarbeid med

andre land, behovet for antall fly som skal anskaffes og andre faktorer som påvirker anskaffelsen.

Flertallet finner det nødvendig at Stortinget er løpende involvert i slike viktige hovedspørsmål, men minner allikevel om at det nedvalg som nå foretas har store konsekvenser. Om utestående forhold ikke skulle kunne løses, vil alternativer ikke lett kunne finnes.

2.1.3 Kriterier for valget av kampfly

Flertallet har merket seg at kandidatene er evaluert langs tre hovedakser: militærfaglige vurderinger, kostnader og industrimuligheter.

2.1.3.1 MILITÆRFAGLIGE VURDERINGER

Flertallet har merket seg at ambisjonsnivået for den fremtidige kampflykapasiteten krever et kampfly med flerrollefunksjon som kan fylle alle de fire luftmaktkategoriene kontraluft, anti-overflate, luftstøtte og strategiske operasjoner og at alle disse kategoriene er viktige. Kampflykapasiteten skal ivareta våre nasjonale oppgaver i hele konfliktspekteret, inkludert høyintensive stridshandlinger, samt ha evne til å etablere et bidrag av skvadrons størrelse i henhold til NATOs krav og standarder.

Flertallet har merket seg det omfattende arbeidet som er gjort for å bestemme de krav som må stilles til flyets ytelse, understreker at de militærfaglige krav selvsagt er de avgjørende og har merket seg de omfattende kravspesifikasjonene til kandidatene. Med den avgjørende rolle kampfly spiller i vår forsvarsstruktur er det nødvendig å tilfredsstille de operative kravene på best mulig måte. Flertallet har videre merket seg de omfattende kvalitative vurderinger som er foretatt og at tilbyderne er stillet oppfølgingsspørsmål av oppklarende art.

Det har også vært foretatt både en operativ ytelsesvurdering og en vurdering av kandidatenes operative effekt i ulike oppdrag.

Flertallet legger avgjørende vekt på at det bare er JSF som fullt ut tilfredsstiller norske operative og tekniske krav. Eksterne kvalitetssikrere støtter denne vurderingen. Flertallet er derfor enig i at det innledes en forhandlingsprosess for anskaffelse av nye kampfly av typen JSF.

Flertallet har merket seg at Regjeringen har vurdert at kandidaten Gripen NG innenfor noen spesifikke områder ikke tilfredsstiller de norske kravene til operativ og teknisk ytelse, og at Regjeringen derfor ikke anser JAS/Gripen som et andrevalg i konkurransen, og ikke lenger som en aktuell kandidat. Det er spesielt innenfor områdene sensorkapasitet, mulighetene for å forbli uoppdaget og elektronisk krigføring JSF oppfyller de norske kravene bedre enn Gripen NG. Flertallet deler denne oppfatningen.

Flertallet noterer seg at kampflyprosessen har vært en strengt regulert formell prosess, for å ivareta konkurranseaspektet, i tråd med "best practice" innenfor anskaffelsesområdet. Konkurrentene har blitt vurdert på en grundig, sammenlignbar og etterprøvbart måte.

Flertallet har merket seg at prosjektet har vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring i tråd med gjeldende bestemmelser, prosess og metoder innenfor dette feltet, og merker seg uttalelsen om at kampflyprosessen er gjennomført på en faglig og etisk forsvarelig måte.

Flertallet understreker at valget av kampfly baserer seg på hvordan kandidatene oppfyller kravene utviklet for Norges behov. Andre scenarioer og krav ville kunne gi andre resultater. Flertallet har merket seg at en viktig forutsetning er at flyet skal kunne opptre autonomt i sin oppgaveløsning og at det skal være i stand til å møte en potent fiendtlig trussel.

Flertallet sier seg enig i betydningen av at de nye kampflyene skal ha evne til å løse oppdrag autonomt. I en forsvarsmodell som den norske er dette særlig viktig, da man ikke nødvendigvis kan trekke på den samme bredden av alternative kapasiteter som et større lands mer differensierte forsvar vil kunne. Desto viktigere blir det at den enkelte plattform innehar betydelig selvstendig evne innen alle luftmaktens hovedkategorier, i tillegg til at kampflyene også skal kunne inngå som bidragsyttere, sammen med andre ressurser, i løsningen av ulike oppdrag. I tillegg til å ha en selvstendig evne til å løse oppdrag, er kampflyene en forutsetning for å kunne utnytte sjø- og landstyrker fullt ut. Flertallet er innforstått med at den fremtidige kampflystrukturen må opprettholde Forsvarets evne til å levere ild mot overflate- og landmål til støtte for sjø- og landoperasjoner, og som selvstendig kapasitet i offensive luftoperasjoner gitt et angrep på Norge. Flertallet viser til at denne tilnærmingen er solid forankret både i Forsvarsstudie 07 og i gjeldende langtidsplan for Forsvaret (St.prp. nr. 48 (2007–2008)), hvor det blant annet fremgår at kampflyene må ha en selvstendig evne til å løse oppdrag.

2.1.3.2 KOSTNADENE VED ANSKAFFELSEN

Flertallet merker seg videre at vurderingen av kostnadene synes å styrke denne konklusjonen, og forstår det slik at prisen for tidlig leverte fly vil bli regnet ut fra kontrakter basert på prinsippet kostnad med insentiver, og at det ikke er mulig entydig nå å vite hva prisen blir. Flertallet legger derfor til grunn at en anskaffelsespris på 18 mrd. 2008-kroner for 48 fly anses som det best tilgjengelige grunnlaget for en beregning av endelig kostnad. Flertallet har samtidig merket seg at dette beløpet ikke foreligger som et bindende fastpristilbud, men som et tilbud basert på konkrete forutsetninger.

Flertallet noterer også at en økonomisk ramme for et helhetlig investeringsprogram som omfatter 56 JSF med våpen og logistikkstøtte, samt usikkerhetsavsetninger, er anslått til om lag 42 mrd. 2008-kroner og at de totale levetidskostnadene i en 30-årsperiode er beregnet til 145 mrd. 2008-kroner. Flertallet har merket seg at alle kostnadsanslag har gjennomgått usikkerhetsanalyser og er omforent med de eksterne kvalitetssikrerne.

Flertallet har imidlertid merket seg at når erfaringene blir flere og usikkerhetene redusert etter en viss tid med produksjon vil det være mulig å få faste tilbud og at hovedtyngden av de fly Norge skal kjøpe kan få slik fast pris. Flertallet har for øvrig merket seg at alle partnere i prosjektet, hvorav Norge er én, skal betale lik pris for fly med samme konfigurasjon levert i samme år. Flertallet kan ikke forstå det annerledes enn at denne prisen ikke vil være gjenstand for konkurranse.

Flertallet har ingen innvendinger til dette opplegget og vil peke på at faste pristilbud på det nåværende tidspunkt sannsynligvis vil måtte inneholde så store påslag for risiko at kunden heller ikke nødvendigvis vil komme gunstig ut av et slikt opplegg.

Flertallet har videre merket seg at Regjeringen vurderer innkjøpsprisen for JAS/Gripen som høyere enn for JSF.

Flertallet er enig med statsråden i at i et 30-40-års perspektiv utgjør anskaffelseskostnadene en forholdsvis liten del av det totale kostnadsbildet.

Flertallet er enig i at det sentrale beløpet er levetidsomkostningene, beregnet til 145 mrd. kroner. Det oppgis at det er 50 pst. sjanse for at kostnadene vil ligge innenfor dette beløpet og at det er 85 pst. sjanse for at kostnadene vil ligge innenfor et spenn på 125 til 165 mrd. kroner. Flertallet aksepterer at det er vanskelig med stor grad av sikkerhet å fastslå fremtidige valutakurser og drivstoffpriser, samt å anslå kostnadene ved et vedlikeholdsopplegg som er under utvikling eller kampflyenes oppgraderingsbehov i tråd med teknologiutviklingen over flere tiår. Flertallet gir sin anbefaling med bevissthet om slike usikkerheter.

Flertallet har merket seg at Regjeringen i proposisjonen ikke nærmere drøfter spørsmålet om oppgradering av flyet og videreutvikling av taktikker. Antallet produserte enheter vil ha betydelig påvirkning på både anskaffelses- og levetidskostnader. I denne forbindelse har flertallet særlig merket seg at signaler og budsjettvedtak fra den amerikanske administrasjonen våren 2008 tyder på at JSF vil bli det foretrukne fly i det amerikanske forsvar, mens F-22 Raptor fremover kun skal anskaffes i et begrenset antall.

2.1.4 Næringspolitiske og industrielle aspekter ved kampflyanskaffelsen

Flertallet mener at basert på Forsvarets behov, vil de næringspolitiske aspekter ved anskaffelsen av kampfly bidra til økt nasjonal verdiskapning og utvikling av et konkurransedyktig næringsliv, samt sikre Forsvaret nødvendig tilgang på kompetanse, materiell og tjenester.

Flertallet mener at industripakken bør videreutvikles og styrkes før det inngås bindende kontrakt om anskaffelsen av nye kampfly. Det er viktig at både norske myndigheter og industrien i fellesskap intensiverer innsatsen overfor amerikanske myndigheter og amerikansk industri.

Flertallet viser til at industrideltakelse i JSF-programmet bygger på prinsippet om at industri og forsknings- og utviklingsmiljøer i de respektive deltakernasjonene skal få anledning til å konkurrere seg til oppdrag direkte rettet mot utvikling og produksjon av flyene. Prinsippet kalles "best value", og innebærer at det ikke kan kreves gjenkjøp, slik Norge normalt gjør i forbindelse med store materiellanskaffelser. Flertallet vil vise til at også "best value"-prinsippet åpner for betydelige muligheter for norske leverandører som er konkurransedyktige på kvalitet og pris.

Flertallet mener at det er et overordnet siktemål at verdiskapningen for industrien i Norge knyttet til levering av nye kampfly av typen JSF og tilhørende systemer skal være av samme størrelsesorden som anskaffelseskostnadene. Flertallet vil således hevde at ambisjonsnivået med hensyn til industriell retur av denne anskaffelsen skal være den samme som ved en anskaffelse som er underlagt et ordinært gjenkjøpsregime. Flertallet mener derfor at de industrielle aspektene knyttet til den valgte kandidaten må ha et spesielt fokus, både fra norske myndigheter og industri, under den videre dialogen og kontraktsforhandlingene med leverandøren. Videre er det viktig at mulige leveranser til flyet, og særlig integrasjon av norskutviklede systemer, eksempelvis Joint Strike Missile og 25 mm ammunisjon (APEX), følges opp spesielt.

Flertallet vurderer det slik at den amerikanske industriplanen gir grunnlag for et omfattende industrielt samarbeid, med betydelige muligheter for norsk industri. Flertallet mener at det må legges opp til en systematisk oppfølging av industriplanen knyttet til JSF for å ytterligere konkretisere og sikre disse mulighetene. Flertallet vil også hevde at det må identifiseres flere muligheter med hovedleverandøren og/eller dennes underleverandører som bidrar til å styrke og videreutvikle norsk forsvarsindustri innenfor de teknologiske kompetanseområder.

Flertallet understreker at det er viktig at nedvalget finner sted nå også av industripolitiske grun-

ner. Ved å være det første landet utenfor USA som faktisk velger JSF, samtidig som det er flere år til endelig kontrakt underskrives, kommer Norge i en gunstig posisjon hva angår å fremme norsk-utviklede løsninger, norsk industrideltakelse samt de særlige behov Norge har for tilpasninger på selve flyet. En utsettelse av nedvalget vil sette de norske industripolitiske mulighetene langt tilbake, ettersom produksjonen av flyene vil være i gang lenge før Norge gjør sin endelige bestilling, og produsenten vil måtte seg om etter andre partnere for å fylle de behov som norsk industri nå dekker.

2.1.5 Sikkerhetspolitiske vurderinger og internasjonalt samarbeid

Flertallet har merket seg at Regjeringen sier at begge kandidater ville være akseptable ut fra en sikkerhetspolitisk vurdering. Flertallet er enig i dette.

Flertallet viser til at Norge har lange tradisjoner for sikkerhetspolitisk samarbeid med NATO, USA og Sverige. NATOs grunnleggende funksjon er fortsatt knyttet til det kollektive forsvaret av medlemslandene, og som det sentrale forum for transatlantisk konsultasjon og samarbeid. Det transatlantiske samarbeidet med USA har vært en grunnstein i det norske sikkerhetssystem de siste 60 år, og er det fortsatt.

Det sikkerhets- og forsvarspolitiske samarbeidet mellom Sverige og Norge vil bli videreført og styrket uavhengig av valget av kampflyleverandør. Flertallet viser til planene som foreligger om nordisk forsvarssamarbeid, jf. Innst. S. nr. 318 (2007–2008) og de foreliggende operative planene på etatssjefsnivå, og vil understreke viktigheten av å bringe dette samarbeidet videre. Flertallet er klar over og enig i at anskaffelsen av nye kampfly var forutsatt å skje på selvstendig grunnlag. Flertallet viser til rapport fra Thorvald Stoltenberg om "Nordisk samarbeid om utenriks- og sikkerhetspolitikk" og til forsvarssjefsmøtet i april 2008, og ber Regjeringen foreta en vurdering av videre nordiske samarbeidsmuligheter i overvåking av nordisk luftrom og nordiske havområder, også sett i lys av anskaffelsen av nye kampfly.

Flertallet har merket seg at det faktum at JAS/Gripen ikke oppfyller alle norske krav av mange dessverre ble oppfattet som at JAS/Gripen generelt ikke er godt kampfly. Flertallet er ikke enig i dette.

Flertallet har merket seg at statsråden i høringen uttalte:

"Gripen er helt sikkert godt og tilfredsstillende andre krav, andre lands krav, enn de norske kravene. Jeg er enig i at hvis det kom frem at slik at Gripen var

et fly man ikke kunne bruke, ble det feil. Vi var hele tiden opptatt av det ut fra våre krav".

Flertallet mener disse presiseringer er på sin plass.

Flertallet har merket seg at Regjeringen i proposisjonen også viser til potensialet for bredere flernasjonalt samarbeid langs de linjer man har hatt for F-16, og vil understreke den potensielle viktigheten av slikt samarbeid. Dette er særlig viktig sett i sammenheng med mulige kostnadsbesparelser i forbindelse med vedlikehold og oppgradering. Flertallet forutsetter at Regjeringen på egnet måte kommer tilbake til Stortinget med informasjon om mulighetene internasjonalt samarbeid.

Flertallet konstaterer i den forbindelse at land som kan tenkes å anskaffe JSF så langt ikke har samkjørt sine anskaffelsesprosesser, men primært ført dem på nasjonalt grunnlag. Flertallet har imidlertid med interesse merket seg at Nederland på selvstendig grunnlag har foretatt en kandidatvurdering som har gitt samme resultat som den norske.

2.1.6 Andre forhold

Flertallet viser til at Stortinget på det nåværende tidspunkt ikke bes om å foreta en beslutning om antallet fly som skal anskaffes, og tar dette til etterretning. Flertallet viser her til den drøfting av ambisjonsnivået for kampflyflåten som fremkommer av St. prp. nr. 48 (2007–2008) og Innst. S. nr. 318 (2007–2008).

Flertallet vil understreke at forsvarsbudsjetter av dagens størrelse ikke vil kunne bære så store investeringer som her forutsettes. Flertallet har merket seg at Regjeringen åpner for en midlertidig styrking av forsvarsbudsjettene i disse årene. Flertallet ser det som klart at dette må skje. Flertallet har imidlertid også merket seg at Regjeringen mener at eventuelle økte driftsutgifter forutsettes dekket innenfor den til enhver tid gjeldende forsvarsramme. Flertallet er prinsipielt enig i dette, men vil understreke at Stortinget løpende må ha under vurdering hva en riktig ramme er.

2.2 Merknader fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Vensterparti

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at komiteen har fått seg forelagt grundige bakgrunnsdokumenter, både ugraderte og graderte, og at det sentrale ugraderte beslutningsdokumentet også har vært offentlig tilgjengelig siden Regjeringens beslutning ble kjent 20. november 2008. Disse medlemmer vil fremheve at komiteen har fått tilbud om en grundig redegjørelse fra statsråden rett

etter offentliggjøring av kandidat, men at denne ble avslått.

Disse medlemmer har videre merket seg at det har kommet frem at det er gjennomført en rekke møter med svenske myndigheter etter at Regjeringens beslutning ble offentliggjort 20. november i fjor, både på politisk nivå og på embetsplan.

Disse medlemmer viser til at svenske myndigheter hadde forventet å bli orientert tidligere om Regjeringens beslutning om valget av kampflykandidatene, men merker seg at Regjeringen her har lagt vekt på sakens børssensitive karakter, da den ikke valgte å informere partene før kort tid før offentliggjøringen.

Disse medlemmer ber Regjeringen se anskaffelsen av nye kampfly i sammenheng med behovet for beskyttelse av nordisk luftrom som helhet. Disse medlemmer viser til rapport fra Thorvald Stoltenberg Nordisk samarbeid om utenriks- og sikkerhetspolitikk og forsvarssjefsmøtet i april 2008, og ber Regjeringen foreta en vurdering av videre nordiske samarbeidsmuligheter i overvåking av nordisk luftrom og nordiske havområder. Denne vurderingen bør inkludere potensiell innsparing på samarbeid om logistikk, trening og basestruktur for kampfly.

Disse medlemmer understreker at pris var blant hovedkriteriene for valg av JSF. Disse medlemmer forutsetter at kostnadsbildet Regjeringen benytter i St.prp. nr. 36 (...) vil ligge til grunn, og at det opereres med klare øvre kostnadsrammer i kontraktforhandlingene.

2.3 Merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kampfly har egenskaper som gjør det svært relevant i enhver forsvarsstruktur i overskuelig fremtid. Det er således nå ikke et spørsmål om Norge skal ha en kampflyflåte.

Disse medlemmer peker på at den norske kampflyflåten består av F-16 som etter vesentlige oppgraderinger i dag tjener oss vel. Disse medlemmer merker seg imidlertid at flyskrogene snart vil bli fire tiår gamle og nærmer seg det tidspunkt hvor det blir dyrt og krevende å holde dem i tilfredsstillende drift. Disse medlemmer ser det som klart at de på et tidspunkt må erstattes, og har merket seg at Regjeringen ser det som uaktuelt å levetidsforlenge dagens F-16 ytterligere.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen sier at begge kandidater ville være akseptable ut fra en sikkerhetspolitisk vurdering. Disse medlemmer deler denne konklusjonen.

Disse medlemmer vil understreke at forsvarsbudsjetter av dagens størrelse ikke vil kunne bære så store investeringer som her forutsettes. Disse medlemmer har merket seg at Regjering

gen åpner for en midlertidig styrking av forsvarsbudsjettene i disse årene. Disse medlemmer ser det som klart at dette må skje. Disse medlemmer har imidlertid også merket seg at Regjeringen mener at eventuelle økte driftsutgifter forutsettes dekket innenfor den til enhver tid gjeldende forsvarsramme. Disse medlemmer er prinsipielt enig i dette, men vil understreke at Stortinget løpende må ha under vurdering hva en riktig ramme er.

Disse medlemmer er opptatt av at Forsvarets rolle som ivaretager av Norges sikkerhet mot eksterne trusler, blir ivare tatt på en god og hensiktsmessig måte. Disse medlemmer er opptatt av at Forsvarets organisasjon skal være i stand til å løse de oppgavene Stortinget pålegger Forsvaret. Disse medlemmer ser nødvendigheten av at organisasjonen må dimensjoneres ut fra oppgaver og pålegg, ikke motsatt. Disse medlemmer mener det må være samsvar mellom økonomien som legges til grunn gjennom de vedtatte budsjetter og organisasjonens størrelse og oppdrag. Disse medlemmer ser et stort behov for å ivareta kampflyvåpenet som en ressurs i Forsvaret. Disse medlemmer er i denne sammenheng opptatt av at Forsvaret får det kampflyet som er best egnet til å fylle de oppgaver Forsvaret er og blir pålagt.

Disse medlemmer understreker at det er Stortinget som vedtar gjeldende forsvarspolitik. Det er Stortinget som er premissleverandør for hvorledes det norske forsvaret skal utformes og herunder hvilke roller Forsvaret skal ha. Disse medlemmer har fulgt den forsvarspolitiske utvikling de senere år og registrerer at forsvarspolitikken fundamenteres gjennom alliansetankegangen. Dette innebærer blant annet at et forsvar av Norge baseres på at Norge i samarbeid med allierte skal nedkjempe angrep mot Norge og norske interesser der det er nødvendig.

Disse medlemmer har gjennom hele prosessen rundt kampflyanskaffelsen vært opptatt av at det skulle være en åpen og rettferdig konkurranse mellom tilbyderne. Disse medlemmer har uttrykt bekymring rundt prosessens gjennomføring både under forrige regjering og dagens regjering. Da Eurofighter trakk seg fra konkurransen, var disse medlemmer skeptiske til Regjeringens behandling av Eurofighter. De tilbagemeldinger Eurofighter ga etter at de trakk seg fra konkurransen, viste at de oppfattet konkurransen som rigget og slett ikke åpen og rettferdig. Disse medlemmer har gjentatte ganger fremmet forslag om å likestille konkurrentene både økonomisk og politisk, uten å nå frem med dette i Stortinget. Disse medlemmer fikk, etter at Eurofighter trakk seg, et inntrykk av at Jas/Gripen fortsatt mente at konkurransen var åpen og at de derfor valgte å fortsette sin kampanje i Norge.

Disse medlemmer har gjennom hele prosessen vært opptatt av at det industrielle samarbeidet med tilbyderne skulle være godt og produktivt. Disse medlemmer var i så måte svært opptatt av at et gjenkjøp eller tilsvarende måtte gi norsk industri store muligheter til å levere produkter i forbindelse med flyanskaffelsen. Disse medlemmer ser det som naturlig at industripakken til norsk industri blir tilsvarende flykjøpet eller bedre. Disse medlemmer forutsetter at dette er en målsetting for Regjeringen.

Disse medlemmer er opptatt av at de investeringer som vil være nødvendige for å implementere de nye kampflyene i forhold til rullebaner, hangarer og andre nødvendige investeringer blir vurdert inn i det totale kostnadsbildet. Disse medlemmer er videre bekymret for de konsekvenser valget av flytype vil få i forhold til fleksibilitet når det gjelder operasjonell drift og lokalisering. Disse medlemmer mener det er viktig at valg av flytype medfører en fleksibel bruk av våre mange mindre flyplasser rundt om i Norge, slik at Forsvaret står mest mulig fri i forhold til å deployere flyene rundt om i landet i forhold til de trusler eller situasjoner som måtte oppstå.

Disse medlemmer ser store utfordringer for Luftforsvaret i årene som kommer. Kampflyene vil være et viktig verktøy for å ivareta norske interesser og sikre tilstedeværelse i vårt luftrom. Disse medlemmer mener det er viktig at kampflyet som plattform må være fleksibel og kunne tilpasses de ulike oppdrag Luftforsvaret pålegges. Disse medlemmer ser spesielt at patruljeflygning og overvåking av våre havområder vil være sentralt i de fredsmessige oppgavene luftforsvaret har. Disse medlemmer er klar over at de mer krevende oppgavene relatert til kriser og krig vil stille ekstreme krav til de nye kampflyene. Disse medlemmer er derfor opptatt av at grunnlaget for valget av nye kampfly må være avklart og i tråd med gjeldende forsvarspolitik vedtatt av Stortinget.

Disse medlemmer er ikke av samme oppfatning som Regjeringen når det gjelder realiteten i de beregninger som er foretatt i forbindelse med utvelgelse av kampfly. Disse medlemmer mener Regjeringen har foretatt ufullstendige studier og beregninger både når det gjelder operative og økonomiske fakta. Disse medlemmer vil for å underbygge dette standpunktet vise til det grunnlag Regjeringen har benyttet som beslutningsgrunnlag. Disse medlemmer viser derfor til disse utdrag fra St.prp. nr. 48 2007–2008 Et forsvar til vern om Norges sikkerhet, interesser og verdier:

"Forsvarets formål og funksjon:

Forsvaret er statens maktapparat for å kunne ivareta Norges sikkerhet mot eksterne trusler. Militær-

makt er ett av flere virkemidler en suveren stat har til å verne om sine interesser, sikre nasjonal selvstendighet og politisk handlefrihet.

Forsvarets grunnleggende funksjon er å beskytte og ivareta Norges sikkerhet, interesser og verdier. Dette innebærer at Forsvaret må være i stand til å ivareta et bredt spekter av oppgaver på en troverdig måte. Forsvaret skal, sammen med våre allierte, bidra til å forsvare Norges suverenitet og territorielle integritet, og bidra til å forsvare og håndheve Norges suverene rettigheter. Forsvaret skal utøve norsk myndighet innenfor definerte områder, og bidra til å forebygge og håndtere episoder og sikkerhetspolitiske kriser i Norge og norske nærområder. Videre skal Forsvaret bidra til kollektivt forsvar og flernasjonal krisehåndtering, og til arbeidet for internasjonal fred og sikkerhet innenfor rammen av folkeretten og FN-pakten.

Forsvarets mest sentrale rolle er å bidra til å forebygge og håndtere sikkerhetsutfordringer mot Norge og i norske nærområder, og derigjennom bidra til å sikre stabilitet og en utvikling i tråd med norske interesser. I en globalisert verden må Forsvaret utføre dette arbeidet både hjemme og ute. Norge er, som en integrert del av det internasjonale samfunn, nødt til å ivareta sine interesser i et samvirke med andre, i en større helhet. Norsk sikkerhet påvirkes sterkt av utviklingen i våre omgivelser, regionalt og globalt. Løsninger på de aller fleste sikkerhetsutfordringer kan bare skapes gjennom et nært samarbeid med andre.

Regjeringen legger vekt på å styrke Forsvarets evne til å utføre de grunnleggende nasjonale oppgavene, med fokus på tilstedeværelse og suverenitetshevdelse i nord. Regjeringen ser nordområdene som Norges viktigste strategiske satsningsområde i årene som kommer. Dette skal også reflekteres i den videre utviklingen av Forsvaret.

Norge har et tydelig og konkret behov for en troverdig forsvars- og krisehåndteringsevne, som også er tilpasset og underbygger NATOs evne til å ivareta vår grunnleggende sikkerhet. Behovet springer ut fra Norges geopolitiske plassering og strategiske interesser knyttet til ressursforvaltningen i våre nærområder. Denne dimensjonen ved vår sikkerhetspolitiske situasjon skiller oss fra mange av våre allierte og partnere, som i stor grad kan rendyrke sine forsvar mot internasjonal innsats.

Nasjonale behov, og NATOs grunnleggende fellesbehov knyttet til forsvaret av medlemslandene, må være utgangspunktet for utviklingen av Forsvarets militære kapasiteter. Samtidig må det tilstrebes at den forsvarsstrukturen som utvikles er relevant og anvendbar også internasjonalt.

Norge har verken en evne til, eller et mål om, alene å kunne forsvare seg mot mer omfattende trusler mot egen sikkerhet. Norges forsvars- og krisehåndteringsevne avhenger av støtte fra allierte dersom situasjonen skulle eskalere til et nivå vi selv ikke kan håndtere. I et endret sikkerhetsbilde ivaretas også nasjonale sikkerhetsinteresser gjennom flernasjonal krisehåndtering og militær innsats langt fra norske nærområder. Et vesentlig element i ivaretagelsen av Norges nasjonale sikkerhetsbehov er derfor å bidra til å dekke NATOs grunnleggende fellesbehov, og å bidra med relevante og etterspurte kapasiteter til FN.

Flernasjonalt forsvarssamarbeid vil i fremtiden bli enda viktigere med tanke på å kunne opprettholde en bærekraftig og robust nasjonal forsvarsevne. Slikt samarbeid vil være spesielt viktig for mindre nasjoner som Norge. Regjeringen ønsker derfor å ha en aktiv og bred tilnærming til arbeidet med å videreutvikle konkrete samarbeidsløsninger med nære allierte og partnere.

Forsvaret skal, innenfor sitt ansvarsområde og i samarbeid med andre nasjonale myndigheter, bidra til å oppfylle disse målene:

Forsvarspolitiske målsettinger:

Alene og sammen med allierte sikre norsk suverenitet, norske rettigheter, interesser og verdier, samt bevare norsk handlefrihet mot militært og annet press.

Gjennom deltakelse i flernasjonale fredsoperasjoner forankret i et klart og utvetydig folkerettslig grunnlag og internasjonalt forsvarssamarbeid, bidra til fred, stabilitet, håndhevelse av internasjonal rett og respekt for menneskerettighetene, samt forebygge bruk av makt fra stater og ikke-statlige aktører mot norsk og internasjonal sikkerhet.

Sammen med allierte bidra til kollektivt forsvar av Norge og andre allierte i henhold til våre allianseforpliktelser, og til å møte ulike typer anslag og angrep for å sikre norsk og kollektiv sikkerhet.

Bidra til å ivareta norsk samfunnssikkerhet, redde liv og begrense konsekvenser av ulykker, katastrofer, anslag og angrep fra statlige og ikke-statlige aktører.

Operasjonaliseringen av de forsvarpolitiske målene skjer gjennom forsvarskonseptet, som angir de grunnleggende prinsippene for Forsvarets struktur, organisasjon og virksomhet. Forsvarskonseptet understreker betydningen av at Forsvaret utvikles som et moderne, fleksibelt og alliansetilpasset sikkerhetspolitisk virkemiddel, der det tilstrebes en balanse mellom oppgaver, struktur og ressurstilgang, og der virksomheten baseres på et nært samarbeid med sivile myndigheter samt på verneplikt.

Forsvarets ambisjonsnivå og oppgaver:

Forsvaret skal løse de oppgaver landets politiske myndigheter til enhver tid pålegger det, innenfor det definerte ambisjonsnivå og de fastlagte rammer. Evnen til å løse både rutinemessige og mer krevende og varierte enkeltoppdrag, ved hjelp av en vesentlig mindre struktur enn tidligere, forutsetter et avklart og realistisk ambisjonsnivå. Dette stiller høye krav til samsvar mellom de politiske forventninger og den militære evne, som igjen krever balanse mellom gitte oppgaver og tildelte ressurser.

Hovedoppgavene til det norske forsvaret er særlig knyttet til utfordringer i egne nærområder – norsk territorium og tilstøtende områder, og spesielt i nord; på land, til sjøs og i lufta. Regjeringen er derfor av den oppfatning at oppgavene knyttet til Norges nærområder må tillegges betydelig vekt, og hvor vår evne til overvåkning og etterretning, suverenitetshevdelse, og episode- og krisehåndtering er grunnleggende. Samtidig er evnen til å bidra til kollektivt forsvar hjemme og ute samt deltakelse i fredsstøttende operasjoner av stor betydning, og må derfor også være dimensjonerende for utformingen av forsvarsstrukturen.

Nasjonale oppgaver:

Å sikre et nasjonalt beslutningsunderlag gjennom tidsmessig overvåking og etterretning.

Å hevde norsk suverenitet og suverene rettigheter.

Å ivareta myndighetsutøvelse på avgrensede områder.

Å forebygge og håndtere episoder og sikkerhetspolitiske kriser i Norge og norske områder.

Oppgaver som løses i samarbeid med andre:

Å bidra til kollektivt forsvar av Norge og øvrige deler av NATO mot trusler, anslag og angrep.

Å bidra til flernasjonal krisehåndtering utenfor Norge, herunder fredsstøttende operasjoner.

Luftforsvarets styrker og operative kapasiteter:

Regjeringen anbefaler å videreføre bredden av dagens kapasiteter i Luftforsvaret. Dette skal hovedsakelig skje gjennom organisatorisk videreutvikling og investeringer i nye materiellsystemer og ny teknologi.

Med det brede spekteret av roller, funksjoner og oppgaver et kampflyvåpen kan utføre, er kampflyene en av hjørnesteinene i en moderne forsvarsstruktur. Kampfly er viktig for evnen til å hevde nasjonal suverenitet og for å opprette og opprettholde nødvendig grad av kontroll i eget luftrom. Luftkontroll er en forutsetning for egne styrkers beskyttelse og operasjonsfrihet. Kampflyene utgjør også en sentral kapasitet knyttet til ildstøtte, informasjonsinnhenting og langtrekkende presisjonslevert ild. Kampflyets fleksibilitet, kombinert med reaksjonsevne og rekkevidde, gjør kampfly relevante i kritesituasjoner, enten utfordringen befinner seg i luften, på land eller til havs. I tillegg til å ha en selvstendig evne til å løse oppdrag, er kampflyene en forutsetning for å kunne utnytte sjø- og landstyrker fullt ut. Kampflyene representerer således en meget sentral komponent i Forsvarets totale operative samvirkesystem. Dette er et system som må virke tilfredsstillende for at Forsvaret skal være i stand til å håndtere de scenarier, intensitetsnivåer, konflikter og oppgaver som Forsvaret er pålagt å løse. Det blir derfor viktig å etablere en kampflystruktur med fleksibilitet og utviklingspotensial for å kunne være relevant, og å tilføre politisk og militær operativ handlefrihet også i et lengre tidsperspektiv.

Oppgaver for kampflystrukturen:

Multirolleegenskapen ved kampflyene er viktig for et antallsmessig lite kampflyvåpen. Evnen til å hevde suverenitet og håndtere episoder og kriser som inkluderer bruk av luftstridsmidler krever evne til å holde en høy luftmilitær beredskap over tid. I en større alliansesammenheng gjennomfører Norge dette ved å opprettholde kampfly på NATO beredskap i Nord-Norge (Quick Reaction Alert - QRA). Den nye kampflystrukturen må videreføre denne evnen, og i tillegg kunne etablere tilsvarende beredskap, men med lavere utholdenhet, for å dekke andre områder av landet. Ved en ytterligere forsterket beredskapssituasjon må kampflyvåpenet også kunne opprettholde en kontinuerlig luftpatrulje over et prioritert område over noe tid.

Den fremtidige kampflystrukturen må opprettholde Forsvarets evne til å levere ild mot overflate- og landmål til støtte for sjø- og landoperasjoner, og som selvstendig kapasitet i offensive luftoperasjoner. Den nye kampflystrukturen med multirollekapasitet må i tillegg ha en evne til å etablere et internasjonalt bidrag av skvadronsstørrelse, i henhold til NATO krav og standarder, samtidig som det nasjonale behovet for luftkontroll og beredskap dekkes."

Disse medlemmer vil understreke at det i ovennevnte dokument ikke på noe punkt fremkommer at Forsvaret gjennom luftforsvaret skal ha autonome kapasiteter til å operere dypt innover fiendtlig sterkt luftovervåket og beskyttet område. Disse medlemmer viser til at et samlet Storting har vektlagt at forsvar av Norge skal forankres i samarbeid med NATO. Disse medlemmer ser det som naturlig at forsvar av Norge overfor fiendtlige angrep skal møtes med felles operasjoner i samarbeid med våre allierte. Disse medlemmer ser at det norske forsvar må være i stand til å ivareta norske interesser og å kunne ta kontroll over mindre militære angrep. Disse medlemmer ser nødvendigheten av at kampflyvåpenet innehar multirolle kapasiteter. Disse medlemmer er enig i at norske kampfly må kunne operere med våre allierte. Disse medlemmer mener de norske kampflyene må være tilpasset de oppgaver og utfordringer det norske forsvar står overfor i de kommende tiår. Disse medlemmer er derfor opptatt av at de kapasiteter kampflyene innehar vil være reelle også i de neste tiårene.

Disse medlemmer vil videre vise til disse utdrag av Konseptuell løsning for prosjekt 7600 Fremtidig kampflykapasitet:

"Overordnede krav:

Det overordnede kravdokumentet sammenfatter betingelsene som skal oppfylles vedgjennomføringen av prosjektet. Alle kravene understøtter de overordnede effektmålene, som igjen henspiller på samfunns målet. Det er definert tre hovedkrav under hvert effektmål. For effektmålet systemeffektivitet, stilles det krav knyttet til stridseffektivitet, levetidskostnader og miljøforhold. Levetidskostnadene skal ses i sammenheng med de forskjellige løsningenes stridseffektivitet. Levetidskostnadene spiller en vesentlig rolle i vurderingen av de løsningene som tilfredsstiller kravene til stridseffektivitet. For effektmålet nasjonale og internasjonale forpliktelser, er det stilt krav knyttet til nasjonalt forsvarsbehov, allianseforpliktelser og flernasjonalt samarbeid. For effektmålet industriell kompetanseheving og verdiskapning, er det stilt krav til at løsningen skal styrke industriens konkurranseevne, styrke næringslivets kunnskaps- og teknologibase, og at løsningen må gi betydelige ringvirkninger til andre sektorer. I arbeidet med alternativanalysen er det vurdert om alternativene sikrer en verdiskapning gjennom norsk industri i en størrelsesorden som tilsvarer investeringen.

Ekstern kvalitetssikring:

Tidligere erfaringer fra en rekke store prosjekter har vist at deler av forutsetningene som lå til grunn for vedtak og igangsetting, ofte ikke i en tilstrekkelig grad ble oppfylt. Dette medførte store overskridelser på kostnadssiden, forsinkelser og lav måloppnåelse. Finansdepartementet etablerte derfor i juni 2000 rammeavtaler med fire fagmiljøer for å foreta eksterne vurderinger av kostnadsoverslag, prosjektgjennomføringsmodell og risikoanalyse av store statlige investeringer med budsjetttramme over 500 millioner kroner. De opprinnelige rammeavtalene gikk ut etter å ha blitt forlenget i opsjonsperioden ved årsskiftet 2003-2004. Sommeren 2004 ble det utlyst ny konkurranse om rammeavtaler. I den forbindelse ble ordningen utvidet og omfatter nå to kontrollpunkter:

KS 1: Kvalitetssikring av konseptvalg i tidligfase, det vil si før konsept er valgt (KL)

KS 2: Kvalitetssikring av valgt alternativ før endelig beslutning i Stortinget (FL).

Hensikten med KS 1 er at kvalitetssikreren skal bistå FD og Finansdepartementet (FIN) med å sikre at konseptvalget er gjenstand for reell politisk styring. I siste instans er selve konseptvalget en politisk prosess som Leverandøren ikke skal ha noen rolle i. Leverandørens funksjon er begrenset til å støtte Oppdragsgivers kontrollbehov med den faglige kvalitet på de underliggende dokumenter i beslutningsunderlaget. HolteProsjekt og ECON Analyse har i denne kvalitetssikringen vært leverandører. Arbeidet har blitt gjennomført i perioden juli 2005 til oktober 2006, i tett dialog med oppdragsgiverne i FD og FIN. Det har også vært tett dialog med Forsvarets militære organisasjon (FMO) og FFI.

Overordnet behov – Kampfly for nasjonal trygghet:

Kampflyet har egenskaper som gjør det svært relevant i enhver forsvarsstruktur i overskuelig fremtid og vil bidra til å gi Norge et troverdig forsvar som makter å løse de til enhver tid pålagte oppgaver (St prp nr 1 (2005-2006), s 48). Kampflyet er ved sin betydelige fleksibilitet meget godt egnet til å inngå som et system i et større system, inkludert allierte forband for internasjonale operasjoner. Dette innebærer at kampfly kan benyttes til å løse selvstendige oppdrag med støtte fra andre systemer eller inngå som støtte for andre våpensystemer.

Kampflyet har et meget bredt anvendelsesområde innen hele spekteret av Forsvarets og NATOs oppgaver. Kampflyets hovedbidrag til nasjonal sikkerhet og fellesoperasjoner er;

- Evne til kontroll i luften
- Evne til presisjonslevert ildkraft (effektor)
- Evne til informasjonsinnsamling og å fungere som beslutningstaker.

Kampflyenes oppgaver i et fremtidig forsvar:

Behovet for en fremtidig kampflykapasitet må vurderes opp mot de fremtidige oppgavene og hvilke alternative kapasiteter som anses å være tilgjengelige i dette tidsperspektivet. FFI har gjennomført en studie, der man foretar en slik vurdering. Studien favner oppgaver i fredstid og krise i Norge, krig i Norge og internasjonale lavintensitetskonflikter. For fredstid

og krise i Norge, konkluderer studien med at det kun er oppgaver knyttet til politimessig overvåkning som krever bruk av kampfly. Til denne oppgaven vil det ikke være noen alternativer som ikke innebærer bruk av kampfly. Kampfly er godt egnet i egenskap av kort responstid og god sensor, men har dårligere utholdenhet enn bakke- og sjøbaserte overvåkningssystemer. Fremtidige kampfly vil ha en rekke sensorer som gjør flyet i stand til å overvåke sjø- og landområder. Imidlertid er andre plattformer langt bedre egnet til denne oppgaven. Den preventive effekten av å ha kampfly er svært vanskelig å vurdere i denne sammenhengen, men tilstedeværelse og overflyvninger kan ha dempende effekter på tilspissede situasjoner. Kampfly som effektorkomponent mot bakke- og sjømål er i fredstid lite egnet.

For krig i Norge, konkluderer studien med at det til en rekke oppgaver finnes alternative plattformer. Imidlertid kommer man ikke utenom behovet for kampfly i en slik situasjon. I en krigssituasjon er det behov for kampfly for å sikre den nødvendige fleksibiliteten og robustheten en struktur kun basert på bakke- og sjøenheter mangler. Det er kun kampfly som er i stand til å oppnå luftkontroll gjennom utførelse av kontraluftoperasjoner. Luftkontroll er tvungende nødvendig, og de fleste alternative plattformene til kampfly er avhengig av at kampfly kontrollerer luftrommet. Sjø- eller landbaserte luftvernssystemer er sårbare, og det er behov for en utfyllende kampflykapasitet – både for å bidra til reduksjon og for å øke kompleksiteten for en motstander. En rekke oppgaver kan tilsynelatende virke overlappende mellom kampfly og andre plattformer, men i høyintensitetssituasjoner er de utfyllende. Dette gjelder både for luftromsovervåkning og luftromsnekning.

En fremtidig kampflykapasitet vil få nye og forbedrede sensorer i tillegg til at informasjonen fra disse blir integrert på en helhetlig måte med flyets avionikk, slik at informasjonen gjøres lettere tilgjengelig for piloten enn det som er tilfelle for dagens F-16. Sammen med utviklingen av elektronisk krigføring (EK) og nye våpen, vil plattformene bli såkalte svingrollekampfly, i stand til å gjøre flere oppgaver i ett og samme tokt. Med vesentlig forbedret presisjon på dagens luft-til-luft missiler, gjenkjenningssystemer og generelt bedret situasjonsforståelse gjennom nettverksbasert forsvar (NbF), er trolig sannsynligheten for at fly vil behøve å engasjere i luftkamp innenfor synsvidde lav sammenliknet med tidligere. Tidligere har det vært vanskelig å engasjere utenfor synsvidde (BVR – Beyond Visual Range) på grunn av to faktorer: Problemer med identifikasjon av egne styrker har ført til frykt for å skyte disse ned, og motmidler for missiler har redusert disses treffsannsynlighet.

Forbedret søkertechnologi på missilene fører til utvikling av motmidler. Dette impliserer at kun de mest ressurssterke aktørene vil være i stand til å ha en BVR-kapasitet (både på middel og motmiddelsiden). Det er sannsynlig at kun nasjoner som satser på "å henge med" på utviklingen vil være i stand til å gjennomføre luftoperasjoner på denne måten. Hvorvidt BVR er fremtiden og "dog fight" hører til historien, gjenstår å se. Det pågår per dags dato en diskusjon rundt BVR-engasjement, der tilhengerne hevder at "dog fight" er noe som henger igjen av historiske årsaker. Kun fremtiden vil med sikkerhet gi svaret på

BVR-spørsmålet. I mellomtiden utvikles både BVR-missiler, kortholdsmissiler og ammunisjon til kampflykanonen.

Kampflyet som plattform har integrert en rekke elektroniske krigføringssystemer (EK) for å gi piloten best mulig informasjon og handlingsrom. For ytterligere å forsterke effekten av sensorer og motmidler, har særlig moderne kampfly fusjonert tilgjengelig informasjon for å gi piloten situasjonsforståelse. Fremtidige kampfly vil ha et vesentlig forbedret EK-system relativt til F-16 MLU, og det er trolig at utviklingen vil fortsette også etter 2015. Ytelsesforbedringer innen eksempelvis radar teknologi med innføringen av aktivt elektronisk skannende (AESA) radarer på kampfly, som i kombinasjon med lavsignaturteknologi vil kunne gi så store fortrinn i luft-til-luftkamp i forhold til dagens systemer, at dette i seg selv er nok til å fremtvinge endringer innen andre EK-områder. I tillegg til å være en effektor, har kampfly utviklet seg til å være en viktig sensorbærer. Utviklingen av målsensorer ventes å fortsette både innenfor billedbehandlingen og med bruk av nye teknikker. Innenfor automatisk målgenkjenning/identifisering og andre billedbehandlingsteknikker, forventes operatørens arbeid å forenkles i forhold til å plukke ut mål. På sensorsiden vil bruk av multispektrale sensorer og laserbaserte systemer gi ytelsesforbedringer.

Signaletterretning, både elektronisk- og kommunikasjonsetterretning, er oppgaver som normalt gjøres fra flere plattformer, også fra kampfly. Norge har hatt en viktig signaletterretningsrolle innen NATO, og vil sannsynligvis fortsatt være en viktig aktør på dette området. Det vil være naturlig om utviklingen går i retning av integrert signaletterretningsfunksjonalitet. Dette vil blant annet kunne gi forbedret jammekapasitet. Elektroniske motmidler er en viktig del av de luftbårne plattformenes selvbeskyttelse, enten det gjelder passive motmidler som stealth eller aktive motmidler som radarjamming. Motmidlene brukes i alle faser av et engasjement, fra å unngå å bli oppdaget og posisjonsbestemt, til i siste instans narre innkommende missiler. Moderne kampfly har en rekke elektroniske motmidler. Utviklingen innen disse områdene går i retning av stadig forbedret signaturterlikning slik at missiler skal narres etter feil mål.

Stealth er en egen form for passiv EK. Det første stealth-flyet, F117A, ble levert i 1982, men var en godt bevart hemmelighet frem til Pentagon offentliggjorde kapasiteten i 1988. Siden den tid har radarverrsnitt fått økende betydning i luftkamp, og moderne jagerfly konstrueres for å få lav radarrefleksjon i deteksjonsretningen. Utviklingen av stealth har fortsatt, og særlig i de amerikanske flyene har stealth-teknologi blitt utviklet, ved både konstruksjonsmessige forbedringer og ved bruk av materialer med lav radarrefleksjon. Potensialet på dette området er i første rekke en spredning av den teknologien som allerede finnes, men som USA nærmest har enerett på. Med global storsatsning på nanomaterialer og kompositter, kan det tenkes at lavobserverbare materialer blir en større del av fremtidens fly. Det antas også at bruken av stealth-teknologi vil tvinge frem radarer i fremtiden som er effektive mot også denne typen mål. Dette vil i tilfelle begrense den operative nytten av stealth, men sammen med andre motmidler kan likevel egenskapen vise seg å være avgjørende i

enkelte situasjoner. En slik utvikling er med på å øke kompleksiteten.

Jagerfly som i utgangspunktet ble designet for å drive defensiv kontraluft har gjennom vekst fått tilført stadig mer effektivt bakkeangrepsutstyr. Siden sent på 1990-tallet har også de største nye kampflyprogrammene flyttet fokus fra luftoverlegenhet til sann multirollekapasitet. Ikke minst gjelder dette Eurofighter, som har hatt en klar dreining fra å være et luftoverlegenhetsfly. Utviklingen av kampfly som leveringsplattform mot bakkemål gjenspeiles også i utviklingen av våpen. Gamle og "dumme" bomber får ettermontert halefinner og GPS-søker for å øke presisjonen og rekkevidden. I fremtiden vil også miniatyrbomber komme på markedet, som Small Diameter Bomb (SDB) i 2007-9, og derved forbedre kampflyenes effektivitet per tokt ytterligere. Evne til å samvirke hurtig med bakkestyrker har blitt demonstrert viktig både for å ta ut oppduggende mål, til nærstøtteoperasjoner og for strategiske mål identifisert med laserdesignator. Hovedmålsettingen med interoperabilitet er å gi økt effekt både i stridsområdet og i alle ledd av forsynings- og beslutningskjeden. Samvirke mellom luftplattformer og sjø- og landenheter antas å være en styrkemultiplikator. Kampflyet har lenge vært identifisert som effektor i et sensor-shooter-system, der sensoren kan bestå av ulike typer bakke- og sjøenheter med behov for nærstøtte. Det kan dreie seg om patruljer som støter på sterk motstand og trenger assistanse eller det kan være spesialstyrker som leter opp og identifiserer fiendtlige mål. Kampflyets mulighet til presis våpenlevering innenfor korte tidsrom og med høy taktisk forflytningshastighet, har vært verdsatt i de senere års konflikter. I lavintensitetskonflikter, der evnen til å bære relativt stor våpenlast er underordnet, kan kampfly være en kosteffektiv måte å stille med distribuerte effektorkomponenter i nærstøtteoperasjoner.

Kampflykonsultasjoner i Regjeringen:

I det politiske miljøet er det tatt initiativ innad i regjeringen. Regelmessige konsultasjoner finner sted på politisk nivå mellom Forsvarsdepartementet, Utenriksdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Finansdepartementet og Statsministerens kontor (SMK).

"Team New Combat Aircraft Norway"

Det er etablert et "Team New Combat Aircraft Norway". Teamet er forankret i, og styres fra, Forsvarsdepartementet. Det består av et bredt utvalg med representasjon fra både Forsvaret, næringsmyndigheter og industri. Teamet vil ha fokus både på den strategiske og operative delen av kampflyutviklingen. Teamet skal gi koordinert og tydelig samarbeid mellom myndigheter og industri, og opprettholdelse av dialogen mellom deltakerne anses som en kritisk suksessfaktor. Teamet ble startet opp primo 2006.

Departementene:

Departementene er regjeringens rådgivende organer innenfor deres enkelte sektorer/områder. De fremmer saker til regjeringen og det er regjeringskollegiet som fatter beslutninger i den enkelte sak.

Finansdepartementet (FIN) planlegger og iverksetter den økonomiske politikken, de samordner

arbeidet med statsbudsjettet, sørger for at det offentlige får inn skatter og avgifter og de overvåker og utarbeider regler for finansmarkedene. Alle r-notater som fremlegges skal koordineres med FIN. FIN stiller kravene til de eksterne kvalitetssikrerne i KS 1/2-prosessen."

Disse medlemmer viser til ovennevnte dokument og vil vise til at dette innebærer at kampfly kan benyttes til å løse selvstendige oppdrag med støtte fra andre systemer eller inngå som støtte for andre våpensystemer og ikke til autonome oppdrag slik Regjeringen hevder. Disse medlemmer vil òg vise til at de svenske tilbyderne har hevdet at de har imøtekommet de krav norske myndigheter har fremmet. Disse medlemmer registrerer at det i Regjeringens konklusjon fremkommer at de svenske kapasitetene ikke holder de mål som er fremkommet gjennom RBl'en. Dette virker merkelig på disse medlemmer. Disse medlemmer ser av uttalelser fra forsvarsministeren at det har vært etterspurt tilleggsinformasjon fra JAS for å se om kravene kunne tilfredsstilles. Disse medlemmer registrerer også at svenske myndigheter hevder at en slik kommunikasjon ikke har vært foretatt. Disse medlemmer ser det som en selvfølge at norske og svenske myndigheter kommuniserer på en måte som sikrer at all nødvendig informasjon i forbindelse med beregninger av kampflykandidaten fremkommer. Disse medlemmer viser også til at finansdepartementet har vært involvert som koordinator og premissleverandør for de økonomiske konklusjonene som er fremlagt av Regjeringen.

Disse medlemmer ser finansdepartementets rolle som viktig for å sikre at de økonomiske beregningene blir korrekte. Disse medlemmer viser til at finansdepartementet har vært ansvarlig for å sikre at de kvalitetssikrerne har foretatt sine beregninger på korrekt grunnlag. Disse medlemmer er skeptiske til den rollen de eksterne kvalitetssikrerne har hatt i denne prosessen. Disse medlemmer mener de eksterne kvalitetssikrerne har blitt benyttet som utredningsinstitusjon av Regjeringen i denne saken. Disse medlemmer kan ikke se at de eksterne kvalitetssikrerne kan ha hatt mulighet og kompetanse til å kunne foreta slike analyser og beregninger, slik Regjeringen har fremholdt.

Disse medlemmer vil videre vise til denne proposisjonens innhold med følgende punkter:

"Krav til ytelse:

Det ble stilt krav til at våpensystemet skal kunne gjennomføre definerte oppdrag (kontraluft, antioverflate, strategiske operasjoner og luftstøtte). Videre ble det stilt krav til rekkevidde, krav til å operere på rullebaner med NATO-standard, krav til å bære og avlevere våpen som er relevant for Norge å anskaffe, krav til videreføring av eksisterende våpen, samt krav til interoperabilitet med nasjonale og NATOs

kommando- og kontrollsystemer, og med egne og alliertes styrker og våpensystemer. I dette inngikk også krav til å operere i et nettverksbasert forsvar. Det ble også stilt krav til sensorsystemene for å sikre tilfredsstillende løsning av oppgavene, og til sensorenes evne til å innhente, sammenstille og presentere informasjonsgrunnlaget for beslutningstakeren. I tillegg ble det stilt krav til egenbeskyttelsesevnen gjennom krav til sensorsystemer, våpen og aktive motiltak og en effektiv kombinasjon mellom disse. Under ytelse inngikk også krav til våpensystemets utviklingspotensiale. Med utviklingspotensiale menes systemets potensiale for å kunne videreutvikles i takt med teknologiutviklingen for øvrig i samfunnet og innenfor militærteknologi, for å opprettholde en relevant kampflykapasitet i hele dens levetid. Det ble lagt stor vekt på kampflykandidatens evne til å oppfylle disse kravene autonomt, det vil si at oppgavene beskrevet over kan løses av flyet selv, uten at det forutsettes støtte fra andre plattformer eller ressurser.

Militærfaglig vurdering av kandidatene:

Det er gjennomført en militærfaglig vurdering hvor kandidatens operative og tekniske ytelser ble evaluert, basert på kravene presentert i kapittel 4. Begge kandidatene ble vurdert ut fra kravet om at de skal være multirollefly. Videre er kandidatens mulighet for fremtidig flernasjonalt samarbeid, og flyenes utviklingsmuligheter i et levetidsperspektiv, vurdert. Resultatene fra dette arbeidet utgjør, sammen med den operative effektivitetsanalysen og den operative effektbaserte analysen, den militærfaglige vurderingen. De to tilbudene vært underlagt svært omfattende kvalitative evalueringer, der all dokumentasjon er vurdert. De to tilbyderne har også blitt stilt en rekke oppfølgingsspørsmål av avklarende karakter. De to kandidatens oppfyllelse av de operative og tekniske krav har vært analysert basert på nasjonale scenarier utviklet av E-tjenesten og et NATO «Peace keeping- scenario». Dette er de samme scenarier som lå til grunn for Forsvarsstudie 07 og regjeringens arbeid med langtidsproposisjonen for Forsvaret, jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008). Evalueringen har vært gjennomført i uavhengige grupper innenfor i underkant av 30 ulike fagområder for å unngå påvirkning på det totale evalueringsbildet. Gruppene har bestått av både operativt og teknisk/logistikk-personell. Det har alltid vært minst to, og vanligvis fem til seks, eksperter i selvstendige evalueringsteam som har foretatt vurderingen av tilbudene innenfor hvert fagområde. Siktemålet har vært en objektiv og dokumentert evaluering. Konklusjonen fra den militærfaglige vurderingen er at kandidaten JSF tilfredsstiller kravene til operative og tekniske ytelser. Innenfor noen spesifikke områder tilfredsstiller ikke kandidaten Gripen NG de norske kravene til operativ og teknisk ytelse. Det er spesielt innenfor områdene sensorkapasitet, muligheten for å forbli uoppdaget og elektronisk krigføring at JSF er bedre enn Gripen NG. JSF vurderes til å være bedre enn Gripen NG innenfor alle de fire luftmaktskategoriene nevnt i kapittel 2. Leverandørene har, som del av svarene på Forsvarsdepartementets forespørsel om bindende informasjon, gitt pristilbud på selve flyanskaffelsen (48 fly). Pristilbudet fra Lockheed Martin for JSF var vesentlig lavere enn tilbudet fra SAAB på Gripen NG med sammenlignbar konfigurasjon.

Flernasjonalt samarbeid:

Ut fra en sikkerhetspolitisk vurdering fremstod både Gripen NG og JSF som fullt ut akseptable kandidater, men det enkelte valg ville ha hatt ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner. For en liten nasjon som Norge er muligheten for et flernasjonalt samarbeid et viktig forhold ved valg av fremtidige kampfly. Regjeringen vil vektlegge slike samarbeidsmuligheter i det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen. Et slikt samarbeid vil omfatte selve anskaffelsen, den logistikkmessige og vedlikeholdsmessige siden for driften av flyene, og muligheten for felles operasjoner og fremtidige oppdateringer og videreutvikling av dem.

Industrielle vurderinger:

Regjeringen er opptatt av at en investering i denne størrelsesorden skal gi gode muligheter for norsk industri. De to kandidatene ble fulgt tett opp for å få til et best mulig industrielt utbytte for norsk industri ved et eventuelt kampflykjøp. Den vurderingen som er gjennomført av kandidatenes forslag til industriplaner viser at SAABs industriplan er vesentlig bedre med hensyn til både kvalitet og kvantitet.

Ekstern kvalitetssikring:

Kampflyprosjektet har gjennomgått ekstern kvalitetssikring i henhold til regjeringens retningslinjer om kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Ekstern kvalitetssikrer tilrår at den utvidete fremskaffelsesløsningen legges til grunn for det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen. De eksterne kvalitetssikrerne uttrykker videre i sin hovedkonklusjon at etableringen av de samlede kravene til fremtidig kampflykapasitet og evalueringen av de aktuelle kandidatene er gjennomført på en faglig og etisk forsvarlig måte, som gir tillit til at kandidatvurderingen er i samsvar med Stortingets og regjeringens premisser.

Etikk og åpen konkurranse:

Som i alle andre investeringsprosjekter i Forsvaret, har de etiske retningslinjene også vært sentrale i kampflyprosjektet. En anskaffelse av nye kampfly har mange interessenter, innenfor en rekke områder og med ulike agendaer. Kampflyprosjektet har derfor lagt stor vekt på å gjennomføre en åpen og reell konkurranse om Norges fremtidige kampflykapasitet."

Disse medlemmer har gjennom de dokumenter som har fulgt saken forsøkt å danne seg et bilde av hvorledes beslutningsgrunnlaget til Regjeringen har fremkommet. Disse medlemmer registrerer at de eksterne kvalitetssikrerne har fremlagt sin rapport og gjennom denne bifalte Regjeringens valg og konklusjoner. Disse medlemmer vil allikevel trekke frem ett punkt hvor ekstern kvalitetssikrer og Regjeringen ikke har sammenfallende konklusjon.

Disse medlemmer merker seg at Regjeringen fastholder at en anskaffelse av JSF vil koste 18 mrd. kroner. Disse medlemmer finner det lite tilfredsstillende at denne summen bygger på en estimert pris uten en forankring i et reelt tilbud fra ame-

rikanske myndigheter. Disse medlemmer finner det derfor interessant at de eksterne kvalitetssikrerne har kommet frem til beløpsstørrelser som er av en helt annen størrelse. Ekstern kvalitetssikrer viser i sine dokumenter at anskaffelsen av JSF har en forventet kostnad på cirka 50 mrd. kroner, med et usikkerhetsspenn fra 40 mrd. kroner til 60 mrd. kroner. Disse medlemmer finner dette meget interessant sett opp mot Regjeringens beregnede kostnad for JAS/Gripen som utgjør 24 mrd. kroner. Disse medlemmer registrerer at Regjeringen og de eksterne kvalitetssikrerne har vurdert de fremlagte estimater fra JSF, vedrørende pris og kostnadsberegninger, dit hen at de er solide nok til å være premissgivende for en konklusjon rundt de økonomiske sidene av anskaffelse og drift av kampflyene. Disse medlemmer undres derfor over hvordan Regjeringen og de eksterne kvalitetssikrerne kan mene at statsgaranterte tall vedrørende anskaffelse av JAS/Gripen kan regnes som så usikre som det fremlegges i denne saken.

Disse medlemmer mener Regjeringen i denne saken burde fremlagt en oversikt over de parametre som ligger til grunn for de beregninger som er foretatt i forhold til driftsutgifter og anskaffelseskostnader. Disse medlemmer finner det naturlig at Regjeringen hadde satt de to kandidater opp mot hverandre skjematisk og derigjennom vist hvor de ulike differanser og begrunnelser for verdier hadde fremkommet.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringens valutakursberegninger ikke er forklart i forhold til kostnadsbildet. Disse medlemmer mener det er knyttet stor usikkerhet rundt valutakursene som er benyttet, og ble ikke betrygget av de opplysninger som har fremkommet i media vedrørende dette. Disse medlemmer mener det må klart fremkomme hvilke kurser som er lagt il grunn i beslutningsgrunnlaget, slik at dette ikke blir utsatt for spekulasjon.

Disse medlemmer har gjennom media og direkte kontakt med JAS/Gripen fått et inntrykk av at kommunikasjonen mellom norske og svenske myndigheter ikke har vært tilfredsstillende vedrørende selve valget og oppfølgingen etter Regjeringens kunngjøring. Disse medlemmer oppfatter at svenske myndigheter og JAS/Gripen ikke forstår hvorledes de norske beregningene har vært gjennomført både når det gjelder økonomi og flyteknisk. Disse medlemmer forstår at frustrasjonen bygger på at svenske myndigheter og JAS/Gripen mener at de ikke har fått anledning til å gjennomgå det beregningsgrunnlaget som Regjeringen har benyttet i sine beregninger. I denne sammenheng fremkommer det at de tallberegninger som er foretatt når det gjelder anskaffelse er noe uklar for de svenske tilby-

derne. Men det er særlig når det gjelder beregning av livsløpskostnader at frustrasjonen er størst. Disse medlemmer oppfatter at de svenske tilbyderne mener at de norske beregningene bygger på helt feil forutsetninger. Slik disse medlemmer ser det medfører denne uklarheten at det svenske tilbudet fremstår som svært mye dyrere enn hva tilbyderen mener å kunne dokumentere at det er.

Disse medlemmer mener det må gjennomføres en kvalitativ gjennomgang av disse usikkerhetsfaktorene og at representanter fra de ulike tilbyderne må få anledning til å gjennomgå og komplettere de opplysninger og usikkerheter som ligger til grunn for Regjeringens konklusjoner. Disse medlemmer ser det som nødvendig at Regjeringen innleder grundigere utredninger i samarbeid med både JAS/Gripen og JSF for å få et fullstendig kostnadsbilde fremlagt for Stortinget.

Disse medlemmer registrerer at det, i konseptuell løsning for prosjekt 7600 Fremtidig kampflykapasitet, fremkommer at Finansdepartementet stiller kravene til de eksterne kvalitetssikrerne. Disse medlemmer forventer at Finansdepartementet har foretatt kvalitativ kontroll med prosjektets økonomiske sider og at Finansdepartementet har gjennomgått de eksterne kvalitetssikrernes konklusjoner og anbefalinger. Disse medlemmer vil i denne sammenheng henviser til den uklarhet som har fremkommet i media vedrørende Finansdepartementets rolle i denne saken. Slik det har blitt hevdet fra Finansdepartementet i media, har de ikke vært inne i prosessen vedrørende beregninger av kostnader og valutakurser. Dette finner disse medlemmer foruroligende, da det ifølge nevnte dokument er nettopp dette Finansdepartementet skal gjøre. Disse medlemmer oppfatter at denne uklarheten rundt Finansdepartementets rolle bidrar til spekulasjon rundt de eksterne kvalitetssikrerne. Slik finansministeren uttalte seg i media fremsto det som om det var de eksterne kvalitetssikrerne som hadde ansvaret for de beregninger som var foretatt både kostnadsmessig og i forhold til valutaberegninger. Disse medlemmer finner det lite tilfredsstillende at Regjeringen benytter eksterne sivile aktører som premissleverandør for denne type beregninger og konklusjoner. Disse medlemmer mener saken må gjennomgås i detalj av Finansdepartementet, slik at de økonomiske aspekter er forankret i regjeringssystemet og derved kan fremlegges som informasjon til Stortinget uten at ansvaret legges over på institusjoner utenfor Regjeringen.

I forbindelse med valget av kampfly har flyenes egnethet vært svært sentral. Disse medlemmer er enig i at de militære behovene er essensielle når det gjelder valg av kampfly. Disse medlemmer er opptatt av at Luftforsvaret skal være i stand til å løse

de oppgaver de blir pålagt. Disse medlemmer er i denne sammenheng opptatt av at det er den til enhver tid gjeldende forsvarspolitikken som vil være førende for hvilke oppgaver Forsvaret skal kunne løse.

Disse medlemmer vil fokusere på de scenarioer som har vært gjennomført for å etablere de ulike flys egnethet, kapasiteter og kapabiliteter i forhold til de oppgaver luftforsvaret skal være i stand til å løse. I forbindelse med scenarioene ble det i enkelte av disse vektlagt at flyet måtte kunne operere autonomt, og at stealth-egenskaper ble avgjørende for resultatet. Disse medlemmer merker seg at denne egenskapen ikke fremkom som krav i RBl'en. Disse medlemmer oppfattet de krav som ble forelagt leverandørene som utfordringer som kunne løses på ulike måter, bare de kunne utføre de gitte oppdrag. Disse medlemmer er derfor overrasket over at den autonome kapasiteten ble så vektlagt i scenarioene. Dette har etter disse medlemmer ingen sammenheng med de prinsipper norsk forsvarspolitikken bygger på vedrørende evne til å nedkjempe mål over fiendtlig territorium. Disse medlemmer ser stealth-egenskaper som nyttige i gitte situasjoner i dagens stridsbilde, men er usikre på hvorvidt en slik egenskap vil være avgjørende de neste tiårene. Disse medlemmer antar at de forsøksradarer og andre detektorer som nå utvikles og testes i blant annet Russland og Kina vil være ferdig utstasjonert i en rekke land innen Norge får levert sine nye kampfly. Disse medlemmer vil derfor advare mot å vektlegge denne type signaldeteksjon som avgjørende for et fremtidig kampfly.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at JSF besto alle de fire testscenarioene og at JAS/Gripen besto kun ett av de fire scenarioene. I denne forbindelse oppfatter disse medlemmer at det fra de svenske tilbyderne side har fremkommet undring vedrørende disse resultatene. Disse medlemmer oppfatter at de svenske tilbyderne mener at disse scenarioene har vært gjennomført på sviktende grunnlag, med unntak av det scenarioet som ble gjennomført i Sverige, hvor JAS/Gripen besto testen. Slik disse medlemmer oppfatter situasjonen, har ikke norske myndigheter etterspurt tilstrekkelig informasjon til å kunne utføre de ulike scenarioene. Disse medlemmer oppfatter at det for å kunne foreta slike beregninger, må innhentes essensielle kapasitets- og andre tekniske data fra produsenten, for å få et tilstrekkelig grunnlag til testene. Disse medlemmer ser derfor med bekymring på de resultater som har fremkommet gjennom scenarioene. Disse medlemmer mener det er nødvendig å gjennomføre denne type scenarioer i tett dialog med tilbyderne, slik at grunnlaget og resultatet ikke kan være omtvistelig etter gjennomføring. Disse med-

lemmer finner det underlig at Regjeringen har gjennomført disse scenarioene uten å innhente relevant informasjon fra de svenske tilbyderne.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringens beslutningsgrunnlag og scenarioer bygger på scenarioer hentet fra Forsvarsstudie 07 (FS 07). Disse medlemmer finner dette merkelig, da FS 07 ikke er et dokument som er fremlagt for Stortinget. Dette studiet er ikke retningsgivende for de beslutninger som fattes i Stortinget. Der er således ikke naturlig å benytte eventuelle tenkte scenarier i en slik studie som premissleverandør for beslutninger som skal fattes i Stortinget vedrørende kampflyanskaffelse. Disse medlemmer viser og til de dokumenter det vises til i denne proposisjonen og vil understreke at de i disse dokumenter ikke fremkommer noe sted at Luftforsvaret skal være i stand til å løse autonome oppdrag av den art som er beskrevet i scenariogrunnlaget til Regjeringen.

Disse medlemmer mener det er nødvendig med en bredere forsvarspolitisk debatt dersom Forsvarets oppgaver og kapasiteter skal endres i forbindelse med kampflyanskaffelsen. Disse medlemmer ser klare sikkerhetspolitiske konsekvenser ved en dreining av Forsvarets kapasiteter til å innebære en kampflykapasitet som skal kunne operere autonomt innover sterkt luftovervåket og beskyttet fiendtlig område. Disse medlemmer mener en slik kapasitet vil medføre store konsekvenser for resten av Forsvaret og at de sikkerhetspolitiske konsekvenser vil kunne ha virkning også utenfor Norge. Disse medlemmer ønsker at norsk forsvars- og sikkerhetspolitikk skal forankres i et bredt Storting med vekt på fortsatt alliansesamarbeid og gode relasjoner til våre naboer.

Disse medlemmer ønsker å sende denne proposisjonen tilbake til Regjeringen for en grundigere behandling og fremmer derfor følgende forslag:

"St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret sendes tilbake til Regjeringen som bes om å presentere et langt bedre, grundigere gjennomarbeidet og mer forsvarlig beslutningsgrunnlag for Stortinget, hvor de to alternativene er vurdert mot hverandre kostnadsmessig og militært."

2.4 Merknader fra Høyre

Komiteens medlem fra Høyre viser til sine merknader, og gir sin tilslutning til at det innledes en forhandlingsprosess med Lockheed Martin og amerikanske myndigheter for anskaffelse av nye kampfly av typen F-35 Lightning II, og at dette finner sted i tråd med de forslag Regjeringen fremmer. Dette medlem understreker at reelt valg av kandidat foretas nå. Norge stod igjen med to kandidater i

sluttvurderingen, og den ene velges nå bort som uaktuell.

Dette medlem vil i det følgende gi enkelte merknader knyttet til forhold rundt anskaffelsesprosessen.

Dette medlem mener at anskaffelsesprosessen og bakgrunnen for beslutningen om valg av kandidat i for stor grad har vært lukket og utilgjengelig, også for Stortinget. Dette medlem finner dette uheldig. Gitt sakens betydelige økonomiske og politiske konsekvenser, den offentlige oppmerksomhet rundt saken og viktigheten for Forsvaret ville Regjeringen, etter dette medlems oppfatning, vært tjent med å legge frem bakgrunnen for beslutningen på en ryddigere og mer fyllestgjørende måte enn det ble gjort i St. prp. nr. 36 (2008–2009). Dette medlem vil vise til at det er Regjeringens ansvar gjennom proposisjonen å legge frem all nødvendig og relevant informasjon for Stortinget som grunnlag for Stortingets beslutninger.

Dette medlem viser til at forsvarskomiteen har kunnet avhjelpe manglene i proposisjonen ved å innhente omfattende bakgrunnsmateriale, foreta studiereiser, stille spørsmål og avholde høring. Dette medlem mener at komiteen derfor har kunnet danne seg et tilstrekkelig bilde av saken. Men det er ikke tilfredsstillende at Regjeringen ikke har gitt offentligheten et bedre grunnlag for å vurdere saken og dette medlem har merket seg at misforståelser i den offentlige debatt hadde vært unngått om informasjonen hadde vært mer fyllestgjørende. Dette medlem vil vise til vedlagte svar på skriftlige spørsmål og til referat fra høringen som nødvendig for å supplere fremstillingen i proposisjonen.

Dette medlem vil peke på at dette føyer seg inn i et bilde av at Regjeringen generelt gir for lite informasjon om viktige forsvarsspørsmål, jf. flertallets merknader i Innst. S. nr. 318 (2007–2008) og dette medlems merknader i Budsjettinnstilling nr. 7 (2008–2009), og vil be Forsvarsdepartementet finne egnede måter å fremme større åpenhet rundt departementets og Forsvarets virksomhet. Forsvarssektoren er nå i en situasjon hvor større åpenhet og innsikt, både for Stortinget og offentligheten, er nødvendig for å skape økt forståelse for status og utfordringer i sektoren.

Dette medlem vil ellers vise til flertallets merknader ovenfor, vedrørende forholdet til svenske myndigheter. Dette medlem vil bemerke at Regjeringens offentliggjøring av beslutningen om valg av kampfly og kommunikasjonen med svenske myndigheter angående beslutningen fremstår som svært mangelfull og uheldig. Anskaffelsesprosessen og konkurransen mellom de to tilbyderne hadde frem til avslutningen blitt oppfattet som formelt korrekt og ryddig, mens Regjeringens håndtering av selve

offentliggjøringen bidro til å forsterke misforståelser om kandidatene og øke kontroversene rundt beslutningsgrunnlaget for valget i det offentlige rom. Dette medlem anser at Regjeringen hadde vært tjent med å møte svenske myndigheters legitime forventning om ryddig, klar og tilstrekkelig tidlig informasjon om beslutningen, og ser dessverre at hvordan beslutningen ble offentliggjort i sluttfasen, neppe har vært til gagn for det videre nordiske samarbeidet.

Dette medlem viser til debatten om usikkerheten knyttet til prisen på de to alternativene. Dette medlem vil imidlertid understreke at prisen ikke er en avgjørende faktor når det kun er én kandidat som oppfyller de fagmilitære og operative krav.

Dette medlem anser det også som sannsynlig at andre allierte konkluderer med å anskaffe JSF. Det betyr at antallet fly som produseres og som skal bære oppgraderingsprogrammer og eventuelt samarbeid om vedlikehold blir vesentlig høyere for JSF enn for JAS/Gripen. Det ville etter dette medlems oppfatning vært økonomisk lite hensiktsmessig for Norge å være den største bruker av en høyteknologisk kapasitet som kampfly, særlig sett i sammenheng med den betydelige andelen av kostnader knyttet til oppgradering, vedlikehold og utvikling man da ville måtte bære. Dette medlem anser videre det store antall som vil bli produsert av JSF som en understrekning av at flyet vil forbli en relevant kapasitet gjennom hele dets levetid. Dette medlem er derfor enig med statsråden når hun under høringen pekte på at det er:

"åpenbart at oppgraderingsmiljøet hos den som har flest fly, flest kunder, er enklere, og da er det flere å dele på."

Dette medlem viser til at Forsvaret generelt er i en presset økonomisk situasjon, og er i tvil om dagens budsjetttramme gjør at vi får det optimale ut av dagens begrensede forsvarsstruktur. Dette medlem vil påpeke at når man foretar en så stor investering som her foreslås, må også driftsnivået fastsettes slik at man får optimal nytte av investeringen. Dette medlem er meget bekymret over dagens drifts- og aktivitetsnivå i Forsvaret og viser til flertallets merknader i Innst. S. nr. 318 (2007–2008), mindretallets merknader i Innst. S. nr. 229 (2008–2009), jf. Dokument nr. 3:6 (2008–2009), Riksrevisjonens undersøkelse av omstillingen i Forsvaret, og dette medlems merknader i Budsjettinnstilling nr. 7 (2008–2009), hvor dagens mangler på drifts- og aktivitetssiden påpekes. Dette medlem påpeker at budsjettene i dag gir et helt utilstrekkelig grunnlag for Stortinget til å ta en selvstendig vurdering av driften av Forsvaret, og finner dette meget utilfredsstillende.

Dette medlem anser at de økonomiske konsekvensene av anskaffelsen av kampfly, både i form av anskaffelses- og levetidskostnader, nødvendiggjør at saken vurderes i perspektiv av innværende og fremtidige langtidsplaner for Forsvaret og de økonomiske forutsetningene for disse. Uavhengig av selve anskaffelseskostnaden, som skal dekkes utenfor rammen, vil dette medlem påpeke at driftskostnadene man kan forvente ved en optimal drift av et nytt og moderne kampflyvåpen vil være en betydelig utfordring innenfor dagens budsjetttramme. Dette medlem viser i den forbindelse særlig til flertallets merknader i Innst. S. nr. 318 (2007–2008), og vil understreke at dette medlem anser at den vedtatte forsvarsstrukturen allerede er underfinansiert med de vedtatt budsjetttrammer, og frykter at strukturen ikke vil kunne realiseres med en operativ evne som forutsatt. Anskaffelsen av nye kampfly aktualiserer etter dette medlems oppfatning derfor nødvendigheten av en gjennomgang og styrking av forsvarsbudsjettets nødvendige utvikling og størrelse.

Dette medlem viser til flertallets merknader om at begge kandidater er akseptable ut fra en sikkerhetspolitisk vurdering. Dette medlem vil imidlertid legge til at det valg som nå foretas klart styrker de tosidige forbindelser mellom Norge og USA. Dette medlem vil også vise til at Luftforsvaret gjennom en årrekke har hatt et meget positivt utbytte av sitt nære samarbeid med U.S. Air Force og at det nå legges til rette for at dette samarbeidet kan videreføres og videreutvikles.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret sendes tilbake til Regjeringen som bes om å presentere et langt bedre, grundigere gjennomarbeidet og mer forsvarlig beslutningsgrunnlag for Stortinget, hvor de to alternativene er vurdert mot hverandre kostnadmessig og militært.

4. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

I

Det innledes en forhandlingsprosess for anskaffelse av nye kampfly av typen JSF i tråd med ambisjonene for kampflyvåpenet, slik disse er omtalt i langtidsproposisjonen for Forsvaret (St.prp. nr. 48 (2007–2008)).

II

Forhandlingsprosessen gjennomføres i tråd med kapittel 11 i St.prp. nr. 36 (2008–2009).

III

Før oppstart av andre fase i forhandlingsprosessen (kontraktsforhandlinger), tentativt i 2011, vil

Regjeringen fremme forslag om fullmakt for kontraktsforhandlinger for Stortinget.

IV

Etter fullførte forhandlinger vil Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til kontrakt på et endelig antall fly, og finansieringsplan for kostnadene knyttet til anskaffelsen.

Oslo, i forsvarskomiteen, den 4. juni 2009

Jan Petersen

leder og ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til forsvarskomiteen, datert 6. mars 2009****Svar på spørsmål til forsvarsministeren relatert til St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret**

1. Gitt de fagmilitære vurderinger som er gitt av kandidatene, rangerer regjeringen tilbudet på JAS Gripen som et mulig alternativ dersom forhandlinger vedrørende F-35 ikke skulle føre frem, eller ansees en anskaffelse av JAS Gripen som helt uaktuell?

Svar:

Sett i lys av de kravene som er stilt til den fremtidige kampflykapasiteten, og som begge kandidatene er evaluert i forhold til, vurderes JAS Gripen NG til ikke å være tilfredsstillende innenfor flere sentrale områder. Forsvarsdepartementets (FD) vurdering er også at det ikke er mulig å iverksette tilfredsstillende avbøtende tiltak innenfor disse områdene. En anskaffelse av JAS Gripen NG anses derfor ikke som aktuelt.

2. I proposisjonen, side 7, redegjøres det kort for de områder hvor JAS Gripen ikke møter de norske kravene. Dette bes utdypet.

Svar:

Kandidatene JAS Gripen NG og F-35, har blitt vurdert i henhold til fire ulike trusselbilder, tre nasjonale og ett internasjonalt. Bare F-35 oppfyller alle kravene i de fire trusselbildene. JAS Gripen NG oppfyller fullt ut kravene i det internasjonale trusselbildet, som er et NATO peacekeeping-scenario. JAS Gripen NG oppfyller derimot ikke fullt ut kravene til de nasjonale scenariene. Det er særlig i de skarpeste scenariene knyttet til forsvaret av Norge at forskjellen mellom F-35 og JAS Gripen NG ble tydelig. Det er viktig for Norge å ha et kampfly som kan operere i hele konfliktspekteret fra suverenitetshevdelse via krise til krig, og som er best mulig tilpasset Norges geopolitiske beliggenhet.

Det er spesielt innenfor områdene sensorkapasitet, mulighetene for å forbli uoppdaget og elektronisk krigføring F-35 er bedre enn JAS Gripen NG. F-35 vurderes til å være bedre enn JAS Gripen NG innefor alle kampflyets hovedoppgaver – informasjonsinnhenting og overvåkning, samt bekjempe mål i luften, på bakken og havoverflaten. Denne konklusjonen har fremkommet etter et omfattende arbeid i en rekke uavhengige undergrupper og med ulike typer analyseverktøy.

Det vises for øvrig til ytterligere utdyping i pkt. 2.1 i vedlagte Graderte kandidatvurdering (GKV) (Begrenset).

3. Regjeringen oppgir de totale levetidskostnadene for F-35 Lightning II til NOK 145 milliarder. Hvordan er dette beløpet fremkommet og innenfor hvilke marginer er det usikkerhet ved beløpet?

Svar:

Anskaffelseskostnadene for flyene (klar til avgang med alle systemer om bord, men uten våpen), som er en del av de totale levetidskostnadene, er basert på tilbudene fra kandidatene. Lockheed Martin har tilbudt 48 F-35 til 18 milliarder kroner, inkludert alt nødvendig materiell for å tilfredsstille NATOs krav og standarder til et multirollefly.

Levetidskostnadene, inkludert anskaffelseskostnadene, er for F-35 (fly, våpen, logistikk-løsning, infrastruktur og drift), i et 30-års levetidsperspektiv, identifisert til å være 145 milliarder 2008-kroner. Denne summen er den såkalte forventningsverdien og innebærer at med 50 prosent sannsynlighet vil de samlede levetidskostnadene havne innenfor dette beløpet. Som det kommer frem i vedlagte Usikkerhetsanalyse er usikkerhetsspenntet (15 prosent sannsynlighet – 85 prosent sannsynlighet) avrundet fra henholdsvis 125 milliarder til 165 milliarder 2008-kroner.

I beregningene av levetidskostnadene er det søkt å identifisere alle kostnader det er sannsynlig vil påløpe i et 30-års perspektiv. Basis for dette arbeidet er de mottatte tilbudene, samt Forsvarets "erfaringsbase" knyttet til anskaffelse, drift, vedlikehold og oppgraderinger av en relevant kampflyflåte gjennom de siste 30 årene. Det er viktig å understreke at levetidskostnadene inneholder langt mer enn hva vi har spurt leverandørene om. For eksempel har vi i disse beregningene lagt inn forventede kostnader til våpen, infrastruktur, erstatningsfly, drivstoff, organisasjon inkludert lønninger, utdanning med mer.

Det er videre viktig å understreke at det i beregningen av levetidskostnader er lagt til grunn nøyaktig de samme forutsetninger for begge kandidater.

4. Hva er det tilsvarende beløp for JAS Gripen?

Svar:

Anskaffelseskostnadene for 48 JAS Gripen NG basert på tilbud fra SAAB er 20 milliarder kroner. I tillegg kommer 4 milliarder kroner som er investerin-

ger i helt nødvendig utstyr for å gjøre JAS Gripen NG til et multirollekampfly i henhold til NATOs krav og standarder. Totalt blir dette 24 milliarder kroner i anskaffelseskostnader for JAS Gripen NG. Dette utstyret er for øvrig beskrevet i tilbudet fra svenske myndigheter, og delvis prissatt (cirka tre fjerdedeler er prissatt, den siste fjerdedelen har kampflyprosjektet prissatt basert på kunnskap om tilsvarende system for F-16.) Analyser av levetidskostnadene for JAS Gripen NG viser et kostnadsbilde som er i størrelsesorden 20-30 milliarder kroner større enn for F-35 (identifisert til 145 milliarder kroner) i et 30-års levetidsperspektiv.

For JAS Gripen NG må det imidlertid understrekes at dette kostnadsestimatet gir en ytelse som ikke tilfredsstiller kravene som er stilt til kapasiteten, og som er testet gjennom de operative analysene. Det er etter kampflyprosjektets vurdering ikke mulig å kjøpe seg til den manglende ytelsen. Det har derfor ikke vært mulig fullt ut å beregne levetidskostnaden for en kampflykapasitet med JAS Gripen NG som grunnlag som tilfredsstiller våre operative krav. Denne vurderingen støttes av ekstern kvalitetssikrer.

Generalt kan man si at beregningene av levetidskostnadene uttrykker de sannsynlige kostnadene for Norge og er således ikke uten videre sammenlignbare for andre mulige kjøperland av noen av flyene. Det vil på denne bakgrunn derfor ikke være mulig for svenske myndigheter eller SAAB å kjenne seg direkte igjen i grunnlaget for beregningene knyttet til de totale levetidskostnadene.

5. Det er kjent fra pressen at svenske myndigheter er uenig i de norske beregningene – både i forhold til kravoppfyllelse og kostnadsbilde. Hva består denne uenigheten i og hva er regjeringens tilsvarende svar til den svenske kritikken?

Svar:

Det er gjennomført en rekke møter med svenske myndigheter etter at regjeringens beslutning ble offentliggjort 20. november i fjor, både på politisk nivå og på embetsplan. Bl.a. har det vært møte med den svenske forsvarministeren, den svenske forsvarsjefen (ÖB), flygvapenchefen og med Försvarets Materielverk (FMV). Spesielt gjennom møtene med flygvapenchefen og FMV fikk de svenske delegasjonene dyp innsikt i våre analysemetoder og resultater – helt opp til hemmelig nivå. Det har også vært avholdt møte med hovedleverandørbedriften SAAB. Under disse møtene har det i liten grad vært reist spørsmål knyttet til resultatene fra de evalueringer av kandidatenes oppfyllelse av de norske kravene til operative ytelser mv. som er gjennomført, eller det som er lagt til grunn for beregning av anskaffelseskostnaden.

Når det gjelder levetidskostnadsberegningene er det gjennom media registrert at spesielt SAAB har uttrykt sterk uenighet knyttet til disse. Det antas at denne uenigheten dreier seg både om hvilke kostnadselementer som skal inngå i levetidskostnadsberegningene og størrelsen/innholdet på de enkelte elementene. FD er av den oppfatning at metoden og tilnærmingen som er benyttet når det gjelder levetidskostnadsberegningene er i tråd med beslutningstakernes krav og "best practice" innenfor dette feltet. Dette understøttes av ekstern kvalitetssikrer. Beregningen av levetidskostnader er samtidig tuftet på det omfattende erfaringsmaterialet Forsvaret sitter på når det gjelder kostnader knyttet til det å operere en moderne og operativt relevant kampflyflåte over flere tiår.

6. Nederland skal nylig ha foretatt en fagmilitær vurdering av ulike kampflykandidater. Har det vært noe samarbeid eller dialog med nederlandske myndigheter eller fagmiljø av utviklingen av de fagmilitære krav?

Svar:

Det har ikke vært noe samarbeid eller dialog mellom norske eller nederlandske myndigheter eller fagmiljøer knyttet til utviklingen av de respektive fagmilitære kravene, ut over det faktum at begge land i flere år har deltatt i utviklingen av F-35.

FD har registrert at den nederlandske kampflyevalueringen, som ble gjort kjent medio desember i fjor, har kommet til samme konklusjonen som var grunnlaget for regjeringens valg av fremtidig kampfly. Den nederlandske evalueringen konkluderer med at F-35 er den beste kandidaten til å erstatte deres F-16-flåte og at den samtidig kommer best ut i et levetidskostnadsperspektiv.

7. På s. 9. 1. sp hevder regjeringen at "det enkelte valg ville ha hatt ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner" Hva siktes det her til?

Svar:

Regjeringen har lagt til grunn at det ikke vil være sikkerhetspolitiske hindringer for å kjøpe kampfly fra de to aktuelle leverandørene Sverige og USA. Ut fra en rent sikkerhetspolitisk vurdering er således både F-35 og JAS Gripen NG akseptable valg av nytt kampfly. Det enkelte valg vil likevel ha ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner, knyttet både til flyets evne til å fylle våre operative behov, og mulighetene for samarbeid med andre land. Det vises for øvrig til den vedlagte rapporten *Vurdering av Sikkerhetspolitiske Implikasjoner* (Begrenset/Strengt fortrolig).

8. På s. 10 2. sp er det en henvisning til norske eksportkontrollregler. Antas det at disse reglene vil

kunne komme under press som en del av industriavtalene i forbindelse med anskaffelsen?

Svar:

Det legges til grunn at de til enhver tid gjeldende norske eksportkontrollregler følges, også i gjennomføring av denne anskaffelsen. Det er Utenriksdepartementet (UD) som er ansvarlig fagdepartement for forvaltning av eksportkontrollregimet. FD har i denne sammenhengen tatt initiativ overfor UD for å drøfte behovet for å gjøre eventuelle tilpasninger i gjeldende regelverk med tanke på anskaffelsen og drift av nye kampfly til Forsvaret. Inkludert i dette er en vurdering av praktiske konsekvenser for gjeldende eksportkontrollregime knyttet til blant annet norsk deleproduksjon til F-35. Disse vurderingene er ikke sluttført. Til informasjon pågår det et tilsvarende evalueringsarbeid blant våre partnersasjoner i F-35-samarbeidet, og det er en felles målsetning om å legge til rette for en administrativt effektiv og forsvarlig flyt av deler og reservedeler over landegrensene.

Regjeringen er opptatt av at en investering i denne størrelsesorden skal gi gode muligheter for norsk industri, og vil fortsette arbeidet med å forsøke å få inkludert norske produkter på F-35, i tillegg til det som allerede er oppnådd innenfor dette området.

9. Saksordfører ber om at følgende underlagsdokumenter oversendes forsvarskomiteen:

- Gradert kandidatvurdering (GKV)
- Gjennomføringsstrategi- og plan (GFP)
- Usikkerhetsrapport (UR)
- Vurdering av sikkerhetspolitiske implikasjoner ved kampflyanskaffelsen – som i følge den utvidede fremskaffelsesløsningen skal være utarbeidet av FDs avdeling for sikkerhetspolitikk.

Svar:

De aktuelle dokumentene følger vedlagt. Noen av disse er gradert, se påførte graderingsnivå.

10. Vi ønsker en komplett oversikt over de scenarioer som har vært foretatt i forbindelse med valget av kampfly.

Svar:

I den vedlagte rapporten *Operativ effektivitetsanalyse av kampflykandidater – scenariobeskrivelser og overordnet metode* (Begrenset) ble FS 07-scenarier som er relevante for kampfly analysert. I tillegg, for å dekke internasjonale operasjoner, ble et scenario utledet av NATO Allied Command Transformation inkludert i analysen.

Det vises for øvrig til beskrivelsen av scenarioene i den vedlagte rapporten.

Scenarioene er utdypet og kandidatvise løsningsforslag er utarbeidet i følgende rapport: *2008/01041 Operativ effektivitetsanalyse av kampflykandidater – optimaliserte løsningsforslag på operative oppdrag for nye kampfly*

Rapporten er gradert HEMMELIG og er av den grunn ikke vedlagt denne ekspedisjonen. Rapporten kan eventuelt ettersendes om ønskelig.

11. Vi ønsker en oversikt over de økonomiske beregninger og utregninger som har vært foretatt i forbindelse med valg av kampfly, herunder spesielt driftsutgifter og anskaffelseskostnader.

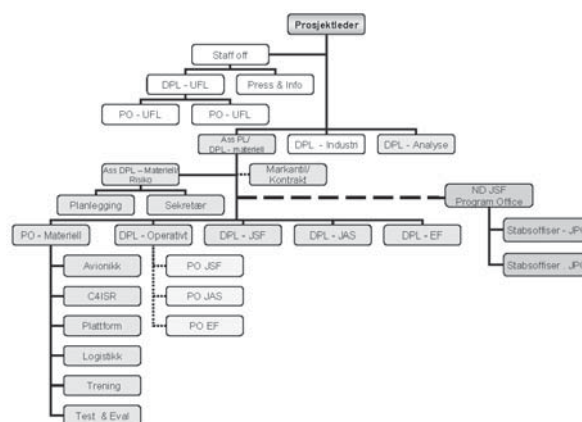
Svar:

Det vises til svarene på spørsmål 3 og 4 over, samt vedlagte Usikkerhetsanalyse med LCC-beregninger (Begrenset/Strengt fortrolig). Her fremkommer også metodikken for å komme fram til de endelige tallene.

12. Vi ønsker en oversikt over de institusjoner og kompetansemiljøer som har foretatt vurderingene av kampflykandidatene

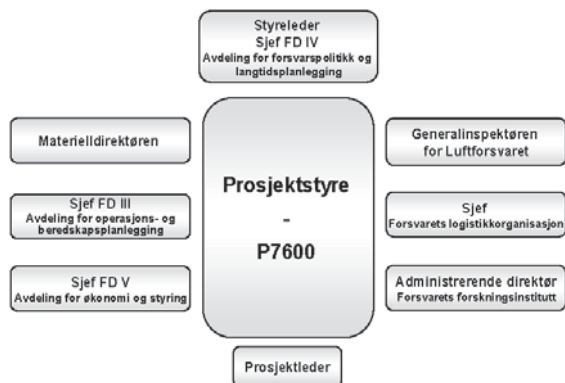
Svar:

Som grunnlag for det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen, etter godkjent Konseptuell løsning i desember 2006, ble det våren 2007 etablert et eget utredningsprosjekt under ledelse av Forsvarsdepartementet, der representanter fra Luftforsvaret, Forsvarets logistikkorganisasjon og Forsvarets forskningsinstitutt har vært fullt ut integrerte medlemmer. Totalt har ca. 40 personer arbeidet på fulltid i prosjektet, se skissen nedenfor.



I tillegg har det vært benyttet ekstern juridisk kompetanse fra firma Wikborg Rein i arbeidet. Prosjektet

har for øvrig rapportert til et eget kampflystyre, se skissen nedenfor:



Det har også vært etablert et eget statssekretærutvalg knyttet til kampflysaken, der statssekretærene fra Statsministerens kontor, UD, Finansdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet (NHD), Samferdselsdepartementet og FD har møtt. Utvalget har hatt regelmessige møter, og har vært ledet av statssekretæren i FD.

Kampflyprosjektets vurdering av de to kampflykandidatene er foretatt langs tre hovedakser: 1) oppfyllelse av de operative kravene (dvs. den militærfaglige vurderingen); 2) anskaffelses- og levetidskostnader; og 3) industrielle muligheter. I tillegg har Sikkerhetspolitisk avdeling i Forsvarsdepartementet gjennomført en sikkerhetspolitisk implikasjonsanalyse.

Den militærfaglige vurderingen er gjennomført av fagressurser fra kampflyprosjektets egen organisasjon i samarbeid med fagkompetanse fra linjeorganisasjonen i Forsvaret, FFI, FD, Forsvarsbygg, samt eksterne rådgivende tjenester innen merkantil/juridisk kompetanseområde (Wikborg Rein) og, evalueringsmetodikk med tilhørende administrasjon (Teleplan).

Evalueringen av kandidatenes svar på den utsendte forespørselen er utført av 27 evalueringsteam, som har evaluert spesifikke fagområder innenfor systemeffektivitet, levetidskostnader og flernasjonalt samarbeid. Forsvarets linjeorganisasjon har vært representert med deltagere fra Luftoperativt inspektorat, Luftforsvarets utdannings og kompetansesenter, Luftforsvarets 138- og 132 luftving, Forsvarets sanitet/Flymedisinsk institutt, Luftforsvarets skolesenter Kjevik, Forsvarets EK-senter, FLO Investering/kontrakt, FLO Investering/kvalitetssikring, FLO Systemstyring/-luftkapasiteter, FLO Systemstyring/informasjonssystemer, FLO IKT, FLO Produksjon, FLO Forsyning, FLO Tunge verksteder og FFI.

Evalueringssteamene har som det fremkommer over vært bredt sammensatt med representanter fra forskjellige fagmiljøer og med ulik kompetanse. Ved

sammensetning av evalueringsteamene, prioriterte kampflyprosjektet en faglig bredde, som har bidratt til å se løsninger og vurderinger fra flere sider. Evalueringsteamene har vurdert kandidatenes kravoppfyllelse opp i mot forhåndsdefinerte evalueringskriterier, samt risiko. Det har alltid vært minst to - og vanligvis fem til seks - eksperter som har foretatt evalueringen av hvert enkelt krav. Målsetningen har vært en rettferdig, objektiv og godt dokumentert evaluering.

Vurderingene knyttet til anskaffelses- og levetidskostnader har vært gjennomført av personell fra kampflyprosjektet og ekspertise fra FFI, i tett dialog med ekstern kvalitetssikrer. De industrielle mulighetene er vurdert av et eget delprosjekt i regi av kampflyprosjektet, bestående av eksperter fra FD, FFI, FLO, NHD og Innovasjon Norge.

13. Har det vært en gjensidig dialog mellom JSF, JAS/Gripen og Forsvarsdepartementet gjennom utvelgelsesprosessen vedrørende de kriterier, beregninger og konklusjoner som ble utført på oppdrag fra Forsvarsdepartementet?

Svar:

For å kunne vurdere kampflykandidatene på en grundig, sammenlignbar og etterprøvbart måte, for derigjennom å kunne anbefale kampflykandidat, sendte FD 11. januar 2008 ut en forespørsel om bindende informasjon (Request for Binding Information) til de respektive myndighetsorganisasjonene som står bak de den gang tre aktuelle kampflykandidatene Eurofighter, JAS Gripen NG og F-35. Både svenske og amerikanske myndigheter besvarte forespørselen innen tidsfristen 28. april 2008, mens tyske myndigheter som kjent valgte å ikke besvare forespørselen.

Forespørselen inneholdt alle detaljerte krav og spørsmål som anses relevante i forhold til å tilfredsstille norske ambisjoner og krav til et fremtidig kampflyvåpen. De detaljerte kravene ble utledet av de overordnede målsetninger og krav som var beskrevet i konseptuell løsning. Forespørselen inneholdt også konkrete beskrivelser av de ulike trusler kampflykandidatene ville bli målt opp mot.

I perioden fra forespørselen ble sendt ut til ultimo april 2008 hadde tilbyderne gjennom korrespondanse og møtevirksomhet anledning til å stille oppklarende spørsmål. Begge tilbyderne benyttet seg av denne muligheten.

Alle prosjektets ulike analyser og vurderinger har tatt utgangspunkt i tilbyderens respektive besvarelser som vi altså mottok 28. april 2008. Der det var uklarheter i besvarelsen, ble det sendt oppklarende spørsmål til tilbyderne. Det ble også gjennomført avklaringsmøter med tilbyderne.

De to tilbudene har vært underlagt svært omfattende kvalitative evalueringer, der all dokumentasjon er vurdert. De to tilbyderne har også blitt stilt en rekke oppfølgingsspørsmål av avklarende karakter.

14. Hvordan har Forsvarsdepartementet sikret at de beregningsgrunnlagene for de ulike kampflyene var fundert i reelle fakta og innspill fra kampflyleverandørene, slik at Forsvarsdepartementets vurderinger ble foretatt på et korrekt grunnlag?

Svar:

Anses dekket av svaret på spørsmål nr. 13 over.

15. Vi ønsker en komplett beskrivelse av de kriterier som er lagt for kapasitetskrav for de nye kampflyene, herunder hvilke doktriner, operasjoner og samarbeidsformer som er lagt til grunn.

Svar:

Kravene til kampflykapasiteten er relatert til det politiske valgte ambisjonsnivået, jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008). Med dette som utgangspunkt, har kampflyprosjektet gjennomført en rekke operative analyser slik det fremkommer i GKV kapittel 2. (vedlagt)

I tillegg er det utarbeidet et Konsolidert kravdokument (KKD) (Begrenset), som beskriver de overordnede kravene til anskaffelsen av fremtidig kampflykapasitet. KKD gir de overordnede betingelsene som skal oppfylles gjennom anskaffelsen av fremtidig kampflykapasitet. Kravene som er fremstilt i KKD har sporbarhet til nasjonale grunnlagsdokumenter og doktriner, som for eksempel Konseptuell løsning (KL) for P7600 fremtidig kampflykapasitet (2006) og Forsvarets fellesoperative doktriner (FFOD), i tillegg til relevante NATO-dokumenter.

OPPBYGNING AV KONSOLIDERT KRAVDOKUMENT (KKD)

KL, godkjent av regjeringen i desember 2006, fastsatte krav til den fremtidige kampflykapasiteten. Det var imidlertid et behov for en større grad av detaljering av kravene for at Kampflyprosjektet skulle være i stand til å evaluere kandidatene på en tilfredsstillende måte. Følgende dokumenter ble derfor utviklet som et ytterligere grunnlag for KKD:

- Operativt kravdokument
- Føringsdokument for logistikkonsept
- Industrielt føringsdokument
- Føringsdokument for flernasjonalt samarbeid (FFS)
- Sikkerhetspolitiske implikasjoner knyttet til Norges valg av nytt kampfly

KKD bygger fra grunnen av på aktuelle norske lover og forskrifter, dog fremkommer disse ikke i figuren under som fremstiller KKD's oppbygning.

OPERATIVT KRAVDOKUMENT

Operativt kravdokument tar utgangspunkt i "Concept of Operations (CONOPS) - for Nye kampfly". CONOPS er et referansedokument som beskriver operasjoner med moderne kampfly i perioden etter 2015. CONOPS baserer seg på samme trusselbildet som ble tatt i bruk i FS 07, utarbeidet av FFI i samråd med Etterretningstjenesten.

CONOPS ivaretar føringer og krav fra KL, NATOs krav og standarder (Allied Command Operations (ACO) Forces standards) og nasjonale hensyn, som er ivaretatt gjennom "Forsvarets fellesoperative doktriner" og "Forsvarets doktriner for luftoperasjoner".

FØRINGSdokUMENT FOR LOGISTIKKONSEPT

Dokumentet "Føringsdokument for logistikkonsept" er basert på "Logistikk- og støttekonsept for Forsvaret" samt KL og CONOPS. KL satte rammen rundt et fremtidig logistikkonsept for en fremtidig kampflykapasitet, CONOPS gav grunnlaget til ambisjonsnivå for fremtidig kampflykapasitet og føringsdokumentet ivaretar de overordnede føringer fra "Forsvarssjefens Strategiske Direktiv for Operativ virksomhet".

FØRINGSdokUMENT FOR FLERNASJONALT SAMARBEID (FFS)

Dokumentet "Føringsdokument for flernasjonalt samarbeid" utdyper og konkretiserer KL's føringer og prioriteringer for militært flernasjonalt samarbeid.

INDUSTRIELT FØRINGSdokUMENT

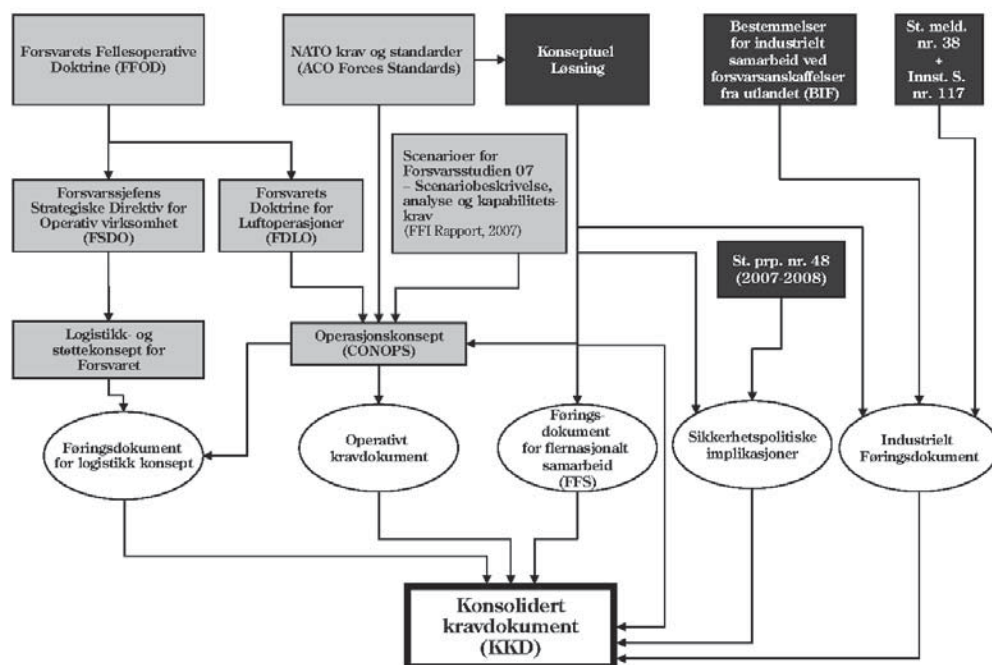
"Industrielt føringsdokument" ivaretar føringer fra KL og "Bestemmelser for industrielt samarbeid ved forsvarsanskaffelser fra utlandet". I tillegg ivaretas Innst. S. nr. 117 (2007 – 2008), jf. St.meld. nr. 38 (2007 – 2008), som behandler forholdet mellom Forsvaret og industrien som strategiske partnere.

SIKKERHETSPOLITISKE IMPLIKASJONER KNYTTET TIL NORGES VALG AV NYTT KAMPFLY

Dokumentet "Vurdering av de sikkerhetspolitiske implikasjoner" er basert på de vurderinger av Norges sikkerhetspolitiske situasjon som er beskrevet i St.prp. nr. 48 (2007-2008) knyttet til NATOs betydning for Norges sikkerhet og det sikkerhetspolitiske behovet for et tilfredsstillende operativt, trenings- og øvingssamarbeid med nære allierte og partnere.

ILLUSTRASJON AV DOKUMENTHIERARKIET

Dokumenthierarkiet kan illustreres på følgende måte:



Figur 1: Dokumenthierarki for oppbygging av konsolidert kravdokument. Mørk bakgrunn indikerer styrende dokumenter, grå bakgrunn indikerer referansedokumenter, og hvit bakgrunn indikerer føringsdokumenter til KKD.

KKD er vedlagt.

16. Hvilke vurderinger har vært gjort vedrørende EBA behov og investeringer i forhold til valg av kampfly, herunder investeringsbehov og beliggenhetsproblematikk.

Svar:

I evalueringen av de to kampflykandidatene F-35 og JAS Gripen NG ble det lagt særlig vekt på tilfredsstillelse av de operative kravene og anskaffelses- og levetidskostnader, samt industrielle muligheter for norsk industri. Beliggenhetsproblematikk, herunder støy, var i denne sammenhengen ikke noe selvstendig nedvalgskriterium.

Det ble imidlertid i regi av prosjektet gjennomført foreløpige analyser, basert på eksisterende kunnskap om basene og tilgjengelige støydata relatert til kandidatene. Hovedhensikten var å identifisere infrastrukturkonsekvenser, herunder kostnader, forbundet med å etablere den fremtidige kampflykapasiteten i Norge, som en del av levetidskostnadsbetraktningene

knyttet til kampflyanskaffelsen. De foreløpige analysene ekskluderer for øvrig ikke bruken av noen av de potensielle kampflybasene Ørland, Bodø og Evenes.

Regjeringen har således ikke konkludert når det gjelder infrastruktur og lokalisering av de nye kampflyene. Som også beskrevet i langtidsplanen for Forsvaret, har det vært lagt opp til at dette først skal avklares etter at valget av kampflykandidat er foretatt. Med valget av F-35 går vi nå inn i en ny fase, både med tanke på selve anskaffelsesprosessen, men også med anke hvordan de nye flyene skal tas i bruk og hvordan driften av dem organiseres.

Kampflyprosjektet mottok for øvrig ultimo januar 2009 nye støydata knyttet til F-35. Disse rådataene stammer fra reelle støymålinger utført ved en kampflybase i USA, og vil nå bli analysert og bearbeidet slik at de kan anvendes for norske forhold. Det er svært kompliserte og omfattende analyser og vurderinger som her skal gjennomføres, og kampflyprosjektet vil i dette arbeidet støtte seg på den spisskompetansen som finnes hos Forsvarsbygg og SINTEF.

I de videre vurderinger av hvor fremtidig kampflykapasitet skal lokaliseres, vil det bli lagt opp til en grundig og helhetlig prosess der en lang rekke aspekter vil bli vurdert, deriblant støy, treningsforhold, infrastrukturbehov, styrkeproduksjon og logistikk og støttebehov.

Vedlegg 2**Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til forsvarskomiteen, datert 24. mai 2009****Svar på spørsmål til forsvarsministeren relatert til St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret – del II**

1. Det vises til svar på Forsvarskomiteens spørsmål nr. 3 i brev av 6. mars 09, hvor det fremkommer at Lockheed Martin (LM) har tilbudt 48 F-35 til en anskaffelseskostnad på 18 milliarder kroner.

- *Er summen på 18 milliarder kroner å forstå som en fast pris?*
- *Er dette pristilbudet helt eller delvis gjenstand for reguleringer, og i så tilfelle hvor stor andel og etter hvilke(n) indeks(er).*
- *Er det elementer i denne prisen som vil bli gjenstand for fortsatte forhandlinger og i tilfelle: hvor stor andel av prisen vil dette gjelde?*

Svar:

Anskaffelseskostnaden på 18 milliarder kroner for 48 F-35 er ikke å regne som en tilbudt fastpris, men som en estimert kostnad.

Tidspunktet for produksjon og leveranser av Norges fly gjør at vi vil dra stor nytte av en lærecurveeffekt opparbeidet gjennom årlige såkalte Low Rate Initial Production (LRIP)-kontrakter, til sammen åtte stykker, i årene fram mot 2015. Dette er lagt inn som en forutsetning i pristilbudet fra amerikanske myndigheter på 48 fly. LRIP-kontraktene gjennomføres som kostnadskontrakter med insentiver, mens de påfølgende Full Rate Production-kontraktene vil være basert på fastpris. Slik det ser ut i dag vil hovedtyngden av våre fly omfattes av sistnevnte regime.

På samme måte som for de åtte øvrige partnernasjonene, vil de norske flyene bli anskaffet gjennom den allerede inngåtte avtalen som regulerer F-35-anskaffelsen (Production, Sustainment and Follow-on Development (PSFD) Memorandum of Understanding (MOU)). Alle partnernasjonene, inkludert USA, vil gjennom denne avtalen betale samme pris for fly av samme type/konfigurasjon levert i samme tidsrom.

Summen på 18 milliarder kroner for 48 fly har vært gjenstand for reguleringer i forhold til den pris som ble tilbudt av amerikanske myndigheter i april 2008. Summen er en nåverdiberegnet kostnad i 2008-kroner, det vil si at den inneholder påslag for antatt realpris- og enhetskostnadsvekst (relevant prisnivå i de årene kampflyene anskaffes). Valutatermer (gitt av Finansdepartementet) er benyttet for å beregne fremtidig vekslingskurs mellom amerikanske dollar og norske kroner, slik at kostnaden har vært mulig å

omregne til norske kroner. Videre neddiskonteres kostnaden med kalkulasjonsrente som gir nåverdi inkludert realkostnadsvekst i 2008-kroner.

Anslaget på 145 milliarder 2008-kroner (for 56 fly) i totale levetidskostnader for å drifte et kampflyvåpen basert på F-35 i en 30-årsperiode er for øvrig ikke et "best case" anslag, men det som anses som "mest sannsynlig" anslag eller den såkalte forventningsverdien. En "best case" der alle forutsetninger om kostnader slår positivt ut vurderes til ca 20 milliarder 2008-kroner lavere. I tråd med god forvaltningsskikk og allment aksepterte beregningsmetoder er det i St.prp. nr. 36 (2008-2009) forventningsverdien som er lagt til grunn.

Den videre prosessen i forhold til anskaffelse reguleres i detalj i den nevnte PSFD MOU. Prosessen innebærer at de partnernasjoner som skal ha flyleveranse i samme periode, fremsender hver sin såkalte Participant Procurement Request (PPR) til JSF Program Office (JPO). JPO, i fellesskap med berørte partnernasjoner, konsoliderer så de nasjonale PPR til en Consolidated Procurement Request, som igjen danner grunnlaget for en forespørsel (Request for Proposal (RFP)) til leverandøren Lockheed Martin (LM).

U.S. Department of Defence (ved JPO) vil være kontraktpart på vegne av Norge, så vel som for de andre partnernasjonene, og det er JPO som fører forhandlingene med LM. I prosessen frem mot kontraktinngåelse vil selvsagt berørte partnernasjoner få anledning til å delta i evalueringen av tilbudet fra LM, og i planlegging og gjennomføring av de påfølgende kontraktsforhandlingene. Norge (og andre involverte nasjoner) vil få den ferdig forhandlede kontrakten oversendt for godkjenning før den signeres. Videre har man også mulighet til å delta i kontraktsadministrasjonen av egne leveranser. Slik fremdriften i programmet ser ut i dag, vil Norges PPR fremsendes ultimo 2011, RFP oversendes LM høsten 2012, tilbud fra LM forventes å foreligge medio 2013 og kontrakt inngås tentativt primo 2014.

2. Flere svenske og norske nyhetskilder har de siste dagene skrevet om rapporten GAO-09-303, JOINT STRIKE FIGHTER - Accelerating Procurement before Completing Development Increases the Government's Financial Risk, fra U.S. Government Accountability Office til den amerikanske kongressen.

Hva er statsrådets kommentar til innholdet i rapporten, og hvilke konsekvenser anser statsråden at de

funnene som legges frem i rapporten har for den norske anskaffelsen?

Svar:

Den amerikanske riksrevisjonen, GAO, leverte 12. mars 2009 en ny årlig rapport knyttet til F-35-programmet. Innholdet i årets rapport skiller seg i liten grad fra de fire forutgående års rapporter, og det fremføres nok en gang kritikk innenfor to hovedområder. For det første hevdes det at utviklingen av flyet vil ta lenger tid enn tidligere antatt, med den konsekvens at både utviklings- og anskaffelseskostnadene vil øke i forhold til det som tidligere er estimert. For det andre påpekes den store risikoen ved å drive utvikling, testing og produksjon av flyet på samme tid. Denne GAO-rapporten fremstår imidlertid som noe mindre kritisk og noe mer optimistisk på programmets vegne enn hva tilfellet har vært i tidligere rapporter.

På samme måte som i tidligere år imøtegår amerikanske myndigheter, representert ved Department of Defense (DoD) og JSF Program Office (JPO) helt eller delvis kritikken fremført av GAO. Spesielt er man kritiske til hvordan GAO beregner kostnader. Når det gjelder forholdet knyttet til utvikling, testing og produksjon på samme tid, har dette vært gjenstand for en prinsipiell diskusjon blant ulike amerikanske myndighetsorganisasjoner i en årrekke. DoD mener at denne tilnærmingen, såkalt "spiral development" – der erfaringer fra testingen mates tilbake til utviklingen for så å inngå i gjeldende produksjonsversjon, er

veien å gå for å få frem avanserte plattformer innen rimelig tid. GAO er på sin side blant aktørene som hevder at man må oppnå større modenhet i utviklingen, før man i det hele tatt starter opp produksjonen. DoD har imidlertid valgt å følge opp de to konkrete anbefalingene GAO tar til orde for i årets rapport. Det innebærer at DoD innen 1. oktober i år skal rapportere til den amerikanske kongressen på ulike elementer knyttet til forskjellige kontraktsregimer, inkludert usikkerhetshåndtering. I tillegg skal JPO stille krav overfor hovedleverandøren om at det gjennomføres periodiske risikoanalyser som muliggjør iverksetting av tiltak på et tidligst mulig tidspunkt.

Forsvarsdepartementet tar selvsagt GAO-rapportenes betraktninger, funn og anbefalinger på alvor. Det fremkommer imidlertid ingenting i årets rapport som endrer departementets syn på de forutsetningene for anskaffelses- og levetidskostnadsberegningene som inngikk i regjeringens beslutningsunderlag knyttet til valg av fremtidig kampfly i fjor høst. Det er også slik at en rekke av de usikkerhetsfaktorene som GAO gjennom årene har pekt på, er tatt hensyn til i kampflyprosjektets usikkerhetsbetraktninger.

Et så stort og komplisert utviklingsprogram som F-35-programmet er naturlig nok beheftet med usikkerhet, både med hensyn til tid, kostnader og ytelse. Fra norsk side planlegges det anskaffelse av fly med leveranser fra ca. 2016, dvs. på et tidspunkt når usikkerheten knyttet til alle de tre nevnte sentrale parametrene sannsynligvis er redusert til et absolutt minimum.

Vedlegg 3

**Referat
frå åpen høring i forsvarskomiteen
om**

**Nye kampfly til Forsvaret
(St.prp. nr. 36 (2008–2009))**

Høring fredag den 24. april 2009:

Høring med forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen * 3

**Åpen høring i forsvarskomiteen fredag den 24. april
2009 kl. 09**

Møteleder: Jan Petersen (H)
(komiteens leder)

S a k :

Nye kampfly til Forsvaret (St.prp. nr. 36 (2008–2009))

*Høring med forsvarsminister Anne-Grete
Strøm-Erichsen*

Møtelederen: Da er vi klare til å begynne. Jeg vil få lov til å ønske hjertelig velkommen til denne høringen rundt kampflykjøpene.

Vi har jo hatt proposisjonen en tid. Komiteen har arbeidet med saken, men det er en del spørsmål som vi gjerne vil stille. Det har to formål. Det ene er for så vidt selve substansen i svarene, men det andre er at siden dette er en veldig stor sak med stor betydning for Forsvaret, og ikke minst med store økonomiske implikasjoner, så er det jo viktig at faktum blir vel etablert i det offentlige rom.

En av de tingene vi har hatt å slåss med som komité, og som jeg som saksordfører har hatt å slåss med, er at en proposisjon på elleve sider når det gjelder noe som skal ha en levetidsomkostning på 145 milliarder kr, er – for å si det litt vennlig – en ganske knapp proposisjon. Det betyr at det er nok en del spørsmål som det helt sikkert finnes svar på, men svar som bør finne en plass i det offentlige rom. Jeg har kommet til at en av de beste måtene å gjøre det på, er nettopp gjennom en høring hvor det tas et stenoграфisk referat, slik at vi får etablert dette faktum. Derfor vil nok en høring også kanskje ta litt tid, men vi har tid til disposisjon.

Jeg vil gjerne gi statsråden ordet hvis det er noe hun ønsker å si innledningsvis, men jeg vil gjøre det med et klart spørsmål som nettopp dreier seg om dette: Er det etter statsrådets vurdering slik at disse elleve sidene inneholder alt det Stortinget trenger for å kunne ta et selvstendig standpunkt i en så viktig sak som dette?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Takk for invitasjonen, komitéleder, til å sette fokus på en veldig stor og viktig sak. Og selvfølgelig stiller jeg opp for å svare på de spørsmål som komiteen måtte ha.

Når det gjelder selve utgangspunktet for om Norge skulle ha et kampfly eller ikke, er det referert, og også referert til, i langtidsproposisjonen for Forsvaret, hvor det står en begrunnelse for hvorfor vi trenger kampfly, og hvor det også står en begrunnelse for, og det er angitt, ambisjonsnivået for kampflykapasiteten – hva den faktisk skal være. I proposisjonen er også dette referert under ambisjonsnivået, og også der referert til langtidsplanen. Det står hvilke områder kampflyet skal dekke – de fire luftmaktskategoriene – det står hvilke kandidater vi har hatt, og det står hvilke krav vi har hatt til anskaffelse av det fremtidige kampflyet. Det er også referert sikkerhetspoli-

tiske konsekvenser og deltakelse for norsk forsvarsindustri, som har vært viktig for Regjeringen, og det står også hvilke militærfaglige vurderinger som er lagt til grunn for kampflyanskaffelsen.

Vi har også prøvd å gå ganske grundig gjennom antallsanalysen og si noe om økonomiske forhold, industrielle vurderinger og utfasing av F-16, som er veldig viktig som et grunnlag for hvorfor vi må begynne denne prosessen nå. Men så er det jo slik at dette først og fremst er en nedvalgssak – og selvfølgelig også med en tilslutning fra Stortinget for at vi skal kunne gå videre i forhandlinger med den valgte leverandøren, Lockheed Martin. I tillegg har vi også en rekke dokumenter – graderte og ugraderte – som Stortinget har fått seg forelagt, og også en invitasjon til komiteen, som ble sendt den 21. november, for å gå gjennom en del grunnlag som nødvendigvis var gradert materiale. Det er på en måte det overordnede jeg kan si om dette.

Det som har vært viktig for vurderingene, har selvfølgelig vært de operative og tekniske ytelsene – det at det skulle være militærfaglige vurderinger. Derfor har vi jo også lagt opp denne prosessen veldig bredt, med et eget kampflyprogram. 40 personer har jobbet med dette, gått igjennom de kravene som er stilt, og vurdert kandidatene helt likt i forhold til hverandre. Det andre elementet har vært anskaffelseskostnader, og ikke minst levetidskostnader – og som et tredje moment, ringvirkninger for norsk industri.

Jeg kan stoppe der, og så kan vi heller ta videre spørsmål etter hvert.

Møtelederen: Takk for det. Men betyr det at svaret på mitt spørsmål var ja?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg mener at vi har lagt frem en proposisjon som skulle kunne gi grunnlag for å velge kampflykandidat, og for at Regjeringen skulle kunne få en tilslutning til å forhandle videre frem mot 2011 når vi vil komme tilbake til Stortinget for å be om fullmakt til å gå inn i de konkrete kontraktsforhandlinger.

Møtelederen: Dette er jo betegnet som en av de største investeringene – eller kanskje den største investeringen – i Fastlands-Norge. Proposisjonen har en vurdering av de økonomiske forhold på en knapp side, hvor det står to tall – og departementet kommenterer det ene tallet på følgende måte: Det er tall som innebærer at beløpet med 50 pst. sannsynlighet vil bli det som er oppgitt.

Mener virkelig statsråden at Stortinget da er fullt informert om den største investeringen i Fastlands-Norge ved å få to tall?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er ikke slik at noen på det nåværende tidspunkt har detaljene om hva som vil foregå i de endelige kontraktsforhandlingene. Men når det gjelder de tilbudene som vi hadde bedt om, de to tilbudene som var innhentet, forskjellen på de to tilbudene i både form og innhold, det arbeidet som er gjort for å se på dette i et levetidskostnadsperspektiv, og også

det tallet som står referert her på den ene leverandøren som er Regjeringens valgte leverandør, er dette kostnader som pr. i dag er angitt med bakgrunn i de dokumentene vi har. Men vi sier jo også klart at selve kontraktsforhandlingene kommer vi tilbake til. Det vil vi komme tilbake til Stortinget og be om fullmakt til å gå inn i i 2011.

Så er det slik at det er en del forbehold, eller la meg heller si en del grunnlag, for disse tallene. Det er også referert i et svar til Stortinget.

Når det gjelder Lockheed Martins tilbud, er det jo slik at det er et estimert tilbud. Det er estimert i forhold til hvor mange fly som skal produseres, og i forhold til fremtidige endringer i valutaforhold, som spesielt to faktorer.

Det andre tilbudet hadde en annen innretning. Der var det et fast tilbud på 20 milliarder kr – 4 milliarder kr som vi hadde lagt til for å kunne få flyet, ut fra den konfigurasjonen som var satt i kravspesifikasjonen. Dette var to tilbud som hadde ulik innretning. Men disse kostnadene var uansett bare initielle kostnader i det lange løpet. Her skulle det våpensystemer til, logistikkstøtte, osv.

Når det gjaldt antallet, var det litt ulikt hva man kom frem til på de to leverandørene: 56 på Lockheed Martin og 57 på Gripen. Disse tallene er også med.

Men som sagt, på den leverandøren som Regjeringen da har valgt, er det altså satt et tall her på 42 milliarder kr. Det er de initielle kostnadene totalt sett med alt det som må inn i selve anskaffelsen. Men det er jo egentlig levetidskostnadsperspektivet, et tredveårs perspektiv, som Regjeringen har tatt utgangspunkt i her, og som også står referert, som er det viktige tallet. Det står referert.

Møtelederen: Det gjør det, og det utfylles med, som sagt, at det innebærer 50 pst. sannsynlighet for at kostnadene vil havne innenfor det beløpet som er oppgitt. Det har jeg for så vidt ingen kommentar til, men det forteller jo at vi her snakker om grove beløp. Det er jeg enig i.

Jeg skal komme tilbake til dette med kostnadene – men hadde det ikke vært greiere om disse tingene hadde stått i dokumentene? Komiteen har, tror jeg, greid i løpet av de siste par månedene å grave seg ned i hva det dreier seg om – men hadde ikke offentligheten hatt stor glede av om disse tingene, det statsråden nå redegjør for, hadde stått der?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jo, det kan godt hende det skulle stått mer i proposisjonen. Når det gjelder utgangspunktet for disse tilbudene, har de vært referert offentlig. Jeg ser helt klart at Stortinget skal ha dette på en egen måte. Stortinget har også fått dette gjennom de svarene som er gitt.

Men det er altså slik at hvis vi ser de to tilbudene og sammenligner dem, sammenligner svarene på de operative ytelsene og kravene, ble det ene funnet å tilfredsstillende kravene, og det andre ble ikke funnet å tilfredsstillende kravene. I tillegg var det flyet som tilfredsstilte kravene, adskillig billigere.

Jeg vil igjen si at Regjeringen også har lagt frem dette for å komme tilbake til Stortinget for å inngå kontraktsforhandlingene i 2011. Da er det mange ting som vil være

avklart, bl.a. produksjonslinjene, hvor langt man er kommet, og andre lands produksjon. Så har jo også tiden etter at vi la frem proposisjonen vist at USA, som vi er mest avhengig av for å kunne holde dette prisnivået, ser ut til å gå inn med det antall fly som de har sagt de skal gå inn med. Forsvarsministeren har jo også til og med sagt at det er viktig at USA holder prisene overfor sine internasjonale samarbeidspartnere. Det mener vi er en god nyhet.

Møtelederen: Jeg kommer som sagt tilbake til dette spørsmålet, men har et spørsmål om prosessen, bare for å få klarhet i det. Det er klart og greit redegjort for at kontrakt skal skrives i 2014. Det er uproblematisk. Det står litt mer uklart for meg hva grunnlaget for en ny stortingsbehandling i 2011 vil være, eller sagt på en annen måte: Hvilke nye ting vil komme på bordet frem til 2011 som nødvendiggjør en ny stortingsbehandling?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er jo slik at vi har vært tidlig ute med å velge fly. Andre land ligger etter oss i løpet, noen er i ferd med å gjøre det, noen har utsatt beslutningen sin. Vi vil vite mer i 2011 når det gjelder det eksakte antall fly vi har behov for, samarbeid med andre land, hva det kan gi oss av mindre kostnader – det er jo også noe av det som er tatt frem av ekstern kvalitets-sikrer og anbefalt i den forbindelse – og ikke minst dette med antallet ut fra samarbeidskonstellasjoner. Vi vil vite mer i 2011.

Så er det slik at når det har vært viktig for oss å ta en tidlig beslutning, er det også for å kunne ha tilstrekkelig med tid. Det er en annen beslutning som også har vært viktig for Norge, og det er de særkravene som vi har måttet ha, og da spesielt denne bremseskjermen som er viktig for oss, med våre geografiske og værmessige forhold. Den skal også utvikles. Det vil også være et viktig løp, og å prøve å få andre land med på det. I 2011 vet vi veldig mye mer. Som sagt er dette et av de største prosjektene Forsvaret har vært inne i, som også komitélederen sier. Det er viktig at vi bruker tid og er grundige i den forprosessen som vi er i nå, slik at vi kan komme tilbake til Stortinget med et mye bedre grunnlag for hva som faktisk vil være de endelige kostnadene i 2011.

Møtelederen: Eurofighter har jo trukket seg ut av konkurransen. Jeg har ikke oppfattet det slik at pulsen har blitt vesentlig høyere i departementet av det. Har statsråden noen kommentar til at de trakk seg ut, og ikke minst til den offentlige begrunnelsen de gav for å trekke seg ut?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vil si at fra vi kom inn i regjeringskontorene, har vi vært opptatt av å skape konkurranse rundt kampflyprosjektet og kampflyanskaffelsen som Stortinget hadde besluttet at vi skulle gå inn i en prosess om. Beslutningen lå vel tilbake til 2001.

I utgangspunktet hadde vi fire leverandører. Den franske leverandøren trakk seg først. Så trakk Eurofighter seg. Jeg mener at Eurofighter har fått den samme behandling som de andre leverandørene har fått. Jeg hadde ønsket at

alle leverandørene var med hele tiden, for det ville ha gitt oss enda bedre mulighet for konkurranse, men jeg registrerer at de valgte å trekke seg. Eurofighter var innforstått med den tidsplanen som vi hadde lagt opp til, og vi endret ikke tidsplanen underveis. Denne tidsplanen har vi faktisk holdt til punkt og prikke. Vi har gjort det vi har sagt vi skal gjøre, på det tidspunkt vi har sagt vi skulle gjøre det. Det var altså Eurofighters egen beslutning å trekke seg.

Møtelederen: Jeg vil gjerne nå holde meg litt ved det tilbudet som ikke nådde opp, nemlig det svenske tilbudet, og ha det bekreftet i det stenografiske referat hva jeg har oppfattet er situasjonen, nemlig at Regjeringen vurderer det slik at JAS Gripen ikke endte som nr. to i konkurransen, men at man ikke anser tilbudet som aktuelt for de norske forholdene.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Gripen tilfredsstilte ikke kravene som Norge hadde satt til sin kampflykapasitet – det er helt riktig – ut fra de kriteriene og kravene som vi hadde satt. De tilfredsstilte kravene til ett av våre scenarioer, men ikke til de tre andre.

Møtelederen: Jeg oppfatter det også slik at når de ikke nådde opp, så var viktige faktorer stealth-egenskapene, evnen til elektronisk krigføring og sensorkapasiteten, og at dette er forhold som ikke kan avhjelpes. Stemmer det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det svenske flyet kunne ikke kompensere for dette. Det har vært sagt at vi stilte krav om stealth. Det har vi ikke gjort, men stealth-egenskapene er helt klart en fordel ut fra de kravene til operativ ytelse som Det norske forsvaret har stilt. Men i utgangspunktet kunne man tenke seg at det kunne kompenseres på andre måter. Det ble ikke kompensert på andre måter med det svenske flyet, og derfor var det totalt sett slik at det ikke ville tilfredsstille våre krav.

Møtelederen: Hvordan kunne det tenkes kompensert?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det kan kompenseres med at man f.eks. har andre kapasiteter sammen med kampflyet. Men vi var veldig klar på at det var kampflyet i seg selv som skulle kunne løse alle de oppgavene som vi hadde satt til denne kapasiteten – ikke at vi skulle ha ekstra kapasiteter på bakken, f.eks., som til dels kunne oppveid disse forholdene.

Møtelederen: Dette forstår jeg. Jeg har lagt merke til at det i proposisjonen står at det skal være en autonom plattform. Jeg diskuterer ikke det, men da betyr det at det ikke vil være mulig å avhjelpe mangel på stealth, så lenge det kravet står der?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Kravet om stealth står ikke.

Møtelederen: Nei, men kravet om en autonom plattform betyr at da måtte de hatt stealth for å kunne løse oppgaven?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Kanskje programdirektøren skal få kommentere det mer i detalj.

Pål Bjørseth: Jeg vil bare understreke at vi selvfølgelig ikke stilte noe krav om stealth, men vi hadde, som dere vet, en rekke andre krav knyttet til kampflykapasiteten og hva som skulle oppnås. Da vi sendte ut forespørselen om tilbud den 11. januar i fjor, hadde vi den genuine oppfatningen at våre krav kunne tilfredsstilles på mange ulike måter, og at stealth kunne være én løsning på – la oss kalle det – et problem. Det kunne være at flyet var så lite og hadde så liten «radar cross section» at det ikke ville bli oppdaget så fort, som kunne kompensert for dette. Det kunne være meget sterke og avanserte elektroniske krigføringssystemer om bord som kunne kompensere for manglende stealth. Men som sagt, vi stilte ikke krav om stealth. Våre evalueringer viste jo – kanskje litt overraskende for oss selv også – hvilken betydning stealth faktisk har, og vil ha det, slik vi ser det, i overskuelig framtid. Og det var da det viste seg at nettopp egenskapene er viktige. Vi stilte altså ikke noe krav, men den ene kandidaten vil aldri kunne bli et stealth-fly.

Møtelederen: Så det betyr, når det sies at dette var en konkurranse som det svenske alternativet ikke kunne vinne, at statsråden er uenig i det utsagnet?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, fordi de nesten tusen kravene og kriteriene som vi hadde stilt til flyet – det var så mange – var kjent for både den svenske produsenten og for de andre produsentene, også for Lockheed Martin, på det tidspunktet. Og da er det jo opp til leverandøren selv hvorvidt man mener at man har et produkt som tilfredsstiller kravene.

Møtelederen: Det er mange spennende anslag i denne proposisjonen. Et av dem er følgende setning: «det enkelte valg ville ha hatt ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner».

Så har vi stilt spørsmål om hva dette betyr, og for så vidt fått et gradert svar på det. Men siden denne setningen står ganske ubeskyttet, som det heter i vår sammenheng, vil jeg gjerne spørre om det er noe statsråden føler hun kan si i det offentlige rom om dette spørsmålet.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi har vært veldig klar på at dette ikke var et valg av sikkerhetspolitisk retning. De to leverandørene som stod til sist, og også de vi hadde i begynnelsen, var fullt ut akseptable for Norge hvis man ser det i en sikkerhetspolitisk sammenheng. Det som selvfølgelig ville være viktig for oss, uansett hvilket fly man skulle velge, var jo at dette flyet skulle tilfredsstille NATO-krav, og at det hadde kravene til at vi kunne operere sammen med våre samarbeidspartnere i NATO. Men det f.eks. at Sverige ikke var NATO-medlem, var ikke i utgangspunktet et sikkerhetspolitisk problem for Norge. Det

er EU-medlem, det er et nordisk land, og det ville vært helt akseptabelt å samarbeide med Sverige.

Møtelederen: Slik har jeg også oppfattet svaret, men poenget er at det står jo at det enkelte valg ville hatt ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner, så jeg bare lurte på hvilke man henviser til. Mitt sitat er fra side 9, øverst i første spalte. Spørsmålet er ikke hva det ikke er, spørsmålet er hva det *er* tenkt på her. Jeg aksepterer fullt ut statsrådens svar så langt, men det var ikke det jeg spurte om. Spørsmålet er hva som kan sies i det offentlige rom om den setningen, for den er jo litt spennende slik som den er skrevet her.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Da kan jeg gi et ugradert svar, som vi også har gitt. Dette er spesielt knyttet til både flyets evne til å fylle våre operative behov og muligheten for å samarbeide med andre land. Det kan jeg i hvert fall si at det har.

Espen Barth Eide (hvisker til statsråden): Det har ikke vært noe kriterium.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, det har jeg sagt. Det har ikke vært noe kriterium i valget, for vi har ansett disse ulike leverandørene som helt akseptable sikkerhetspolitiske.

Møtelederen: Det skjønner jeg, men det er ikke det som impliseres her. Det var derfor jeg lurte – men jeg skal la det ligge.

Så har jeg et par spørsmål om økonomien i dette, for her har vi jo hatt en offentlig diskusjon. Det har vært en diskusjon som, etter at vi har gravd i dette, nok egentlig er litt overflødig når man ser på hva dette dreier seg om. Så spørsmålet er om statsråden nå kunne beskrive hvordan prisen er fremkommet – for inntrykket man får når man leser svarene, er jo at det er gitt et tilbud fra Lockheed Martins side. Men vi forstår det jo slik etter vårt besøk i USA, og også etter svar fra departementet, at her er det egentlig en formel som er ganske upåvirkelig for handling, «wheeling and dealing». Så jeg lurer på om statsråden nå kunne beskrive hvordan denne prisen f.eks. på 18 milliarder kr er fremkommet – altså hvordan kontrakten vil bli konstruert på dette punktet?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det som det amerikanske tilbudet er basert på, er, som jeg også sa i sted – og som jeg også har svart til Stortinget – at det er et estimat ut fra et visst antall fly som skal produseres. Det er en av faktorene. Valuta og valutausikkerhet vil være en av faktorene i dette, og tidspunkt for anskaffelse av flyene er også med i det estimatet. Så det er det som er grunnlaget.

Men allerede nå vil jeg jo si at det er mindre usikkerhet, for det viser seg at det er mer sikkert at USA kommer til å kjøpe det antall fly de har sagt, også med den fremdrift og tidsplan de har sagt. Andre land ser ut til å lande på JSF. Mange har ikke bestemt seg enda, og noen har utsatt beslutningen. Men det er disse tingene som ligger i

dette, og så ikke minst valuta, som kan gi en stor usikkerhet fremover. Det er det som ligger i det som tilbudet er estimert ut fra. Men igjen vil jeg si at de 18 milliardene er de initielle kostnadene.

Møtelederen: Det er vi klar over, men jeg vil bare vise til at departementet i sitt første svar til komiteen sier at Lockheed Martin har tilbudt F-35 til 18 milliarder kr, mens det i det senere svaret sies det som statsråden nå sier, at dette er et estimat og ikke et tilbud. Jeg forstår det slik at det faktum at det er et estimat, gjør at man ikke entydig kan fastslå på dette stadiet at det er et tilbud vi har fått. Dette er den beste beregning man kan gi. Jeg har ingen innvendinger mot at det er slik det er, men vi må bare ha etablert faktum.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er jo et tilbud vi har fått fra Lockheed Martin, eller fra USA, men det er altså basert på disse faktorene. Det er avhengig av et visst antall fly, det vil i fremtiden være avhengig av valuta, og det vil være avhengig av tidspunkt for når vi kjøper flyene.

Møtelederen: Det betyr at når vi fastslår at det er 6 milliarder kr billigere enn det svenske alternativet, må det tas med visse forbehold, i den forstand at det svenske tilbudet vel er fastere enn det amerikanske tilbudet er – altså at det er færre usikkerhetspunkter knyttet til det svenske tilbudet.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er jeg ikke uten videre enig i. For det første har det svenske tilbudet heller ikke full konfigurasjon. Det er lagt til 4 milliarder kr i utstyr til flyet, som vi må kjøpe selv, som har mange konsekvenser både når det gjelder integrasjon på flyet, og når det gjelder usikkerhet om hvordan dette endelig vil bli, fordi det har vært helt klart hvilke krav vi har satt til dette. Så det er et forhold som vi har sett på.

Så er det slik at dette jo er de initielle kostnadene. Det er jo i det lange løp dette blir viktig. Hvis vi da går på pris og ser på det som ekstern kvalitetssikrer sier, så vil man i det svenske tilbudet ha en større usikkerhet i flyets levetid enn det man har i det amerikanske tilbudet, slik at den initielle usikkerheten som komitélederen her snakker om, forsterker seg egentlig mer i det svenske tilbudet. For å si det: Jeg synes ikke det er veldig spesielt at en stor leverandør og et land tar forbehold om at det faktisk blir produsert fly, at det faktisk er valutaendringer som kan skje, når det er snakk om et kjøp som skal gjøres mange år frem i tid, og at man også tar forbehold om når man velger å kjøpe dette flyet. Det er de estimatene det amerikanske tilbudet er basert på.

Så er det jo også slik, igjen, at amerikanske myndigheter har understreket viktigheten av at man holder seg til de avtalene overfor sine internasjonale samarbeidspartnere som man i utgangspunktet har lagt opp til.

Møtelederen: Men har jeg forstått det riktig når det amerikanske tilbudet på mange måter er upåvirkelig for å

drive og handle med, altså at det er en formel som forteller oss hva beløpet blir, og at alle partnerne i programmet skal ha den samme prisen? Har jeg oppfattet det riktig?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Partnerne i programmet kan ha den samme prisen hvis de kjøper flyene på samme tidspunkt, med samme konfigurasjon selvfølgelig. Men her vil en del partnerland helt sikkert kjøpe til ulike tidspunkt i omtrent samme tidsrom. Det er sannsynlig at man gjør det, for veldig mange er i samme situasjon som oss, at de har vært med i F-16-programmet, og at F-16 flyene må utfases i perioden 2016–2020 – man kan kanskje strekke det noe lenger. Vi har sagt at det maksimale er til 2023.

Møtelederen: Har statsråden noen kommentar til at Norge åpenbart ikke har nådd frem i forhold til de svenske tilbyderne når det gjelder tallene som ligger til grunn for beslutningen? I hvert fall dukker jo den diskusjonen opp med like stor intensitet i dag som den har gjort tidligere. Jeg var på en konferanse i København i går hvor det var ganske emosjonelle diskusjoner knyttet til den norske bruken av skattepenger, for å si det på den måten.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg registrerer jo at svenske myndigheter er uenige med oss når det gjelder tallene. Det som er viktig å si akkurat når det gjelder dette – det som er bra da – er at man er enig om at det svenske flyet ikke tilfredsstiller de norske kravene. Det har vi faktisk fått aksept for. Jeg har også lyst til å understreke at vi har brukt mye tid på ulike plan for også å orientere svenskene grundig om begrunnelsen for valget vårt.

Når det gjelder levetidskostnadene, som de er uenig i, er det levetidskostnader hvor vi har tatt utgangspunkt i de samme forhold for begge tilbudene. Vi har ikke lagt noe mer på det ene enn på det andre. Vi må ha logistikk, vi må ha folk, vi må ha opplæring, vi må ha drivstoff. Vi må ha alle disse tingene i et langt levetidsperspektiv.

Vi har lang erfaring i å drive et kampflyvåpen, og det ligger til grunn, selvfølgelig, for de levetidsberegningene som vi har lagt opp til. Det er våre levetidsberegninger, de har utgangspunkt i våre erfaringer, det er likt utgangspunkt for begge flyene. I tillegg vil jeg også si at en ekstern kvalitetssikrer har vært inne og egentlig gitt oss aksept for det arbeidet som er gjort. Igjen har jeg lyst til bare å komme tilbake til den 50 pst.-en som er nevnt. Det refererer seg jo til den måten staten gjør sine innkjøp på og driver ekstern kvalitetssikring, og disse beregningene som gir en viss usikkerhet, og som alltid vil inneha en viss usikkerhet når man snakker om så lange tidsrom.

Møtelederen: Vedlikeholdsomkostningene vil jo være en viktig faktor her, og dette er et fly som nå bare så vidt har begynt å fly. Hvor mye vet man egentlig om den komponenten?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vet ikke om programdirektøren kan svare detaljert på hvor langt man er kommet med vedlikeholdsprogrammet?

Pål Bjørseth: Vedlikeholdskonseptet knyttet til Regjeringens valgte kandidat F-35 JSF er basert på – kall det det – ny tenkning rundt vedlikehold av denne typen moderne plattformer. Det er klart at der er det fortsatt mange ting som skal utredes, som skal på plass, og som man skal høste erfaring med – det er det ingen tvil om. På lik linje med at vi fikk tilbud fra den svenske kandidaten, fikk vi også et tilbud fra den amerikanske kandidaten knyttet til drift og vedlikehold innenfor de områdene der vi hadde stilt spørsmål, slik at våre levetidskostnadsutregninger jo er basert på det. Vi mener at vi har tatt inn den usikkerheten som ligger i et sånt moderne system som amerikanerne og partnerlandene nå tar frem i fellesskap. Det ligger inne i de 145 milliardene. Det er jo en av grunnene til at vi tror det er lurt at Regjeringen kommer tilbake igjen til Stortinget om to år, for da er en del av disse tingene klarlagt i større grad.

Møtelederen: Kan jeg da få ta et avsluttende spørsmål om økonomien før vi går videre: Hvis noen synes dette tar lang tid nå, er det en konsekvens av at det altså står halvannen spalte i proposisjonen om økonomiske forhold. Det er derfor vi bruker tid på det. Så det avsluttende spørsmål er: Er det slik at den kontrakten man antar blir inngått i 2014, i stor grad vil ha en fastpris i seg?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, det synes jeg er nokså åpenbart at det må den ha. Igjen vil jeg si at dette er altså en nedvalgssak. Regjeringen ber om en aksept fra Stortinget for å gå videre, i forforhandlinger, kan man godt si. Regjeringen har også sagt at vi kommer tilbake i 2011 – da vil vi vite veldig mye mer om de spesifikke tingene. Men av alt det vi vet i dag, av alt det som har vært i våre kriterier, er det disse tallene og disse faktorene som er med.

Så har jeg lyst til å si når det gjelder ekstern kvalitets-sikrer: Her er det faktisk gjort et veldig grundig arbeid. Man kan kanskje tro at her har vi bare tatt de øverste tallene, at ekstern kvalitetssikrer bare har gjort det. Det har de ikke gjort. De har brukt absolutt all den dokumentasjon som grunnlag som vi har utarbeidet. Derfor har dette vært et stort og omfattende arbeid som også har vært fulgt av eksterne. Så dette er altså det beste arbeidet vi kan komme frem til, og legge frem på det nåværende tidspunkt.

Møtelederen: Helt sikkert. Men jeg tror kanskje at Stortinget ville hatt kapasitet til å lese mer enn halvannen spalte om økonomi, så derfor stiller vi disse spørsmålene.

Jeg vil gjerne gå videre til oppgraderingss spørsmålet, for det er jo viktig. Jeg ser jo også at i de 145 milliardene man regner frem, har man faktisk også tatt med de fremtidige oppgraderingene som en del av underlaget for beregningene, hvilket jo er forutseende. Hvordan vurderer man de to kandidatene i forhold til å ha et godt og økonomiske bærekraftig oppgraderingsmiljø når den tiden måtte komme?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Der vil jeg si at det er åpenbart at oppgraderingsmiljøet hos den som har

flest fly, flest kunder, er enklere, og da er det flere å dele på. Det er et utgangspunkt at man har samarbeidspartnere og samarbeidende land.

Når det gjelder oppgraderingskostnader, er det igjen bare å gå tilbake i tid. Vi vet at den teknologiske utvikling går så fort at F-16 i dag er et helt annet fly enn det det var bare for syv år siden – etter det siste store oppgraderingsprogrammet begynte. Det vil ikke endre seg i fremtiden. Kanskje kravene til oppgradering vil bli enda hyppigere og enda større fremover enn det det har vært.

Det har vært viktig for Norge også at vi har andre land vi kan samarbeide med når det gjelder levetidskostnadene/oppgraderingskostnadene, og dele det. Det har vi god erfaring med i F-16-programmet, som sagt.

Møtelederen: Jeg har to spørsmål til før jeg gir ordet videre.

Det første dreier seg om håndteringen av det svenske tilbudet. Vi har sett at svenske myndigheter og leverandør har reagert kraftig på at de ble dårlig informert og sent informert. I en situasjon hvor vi prøver å utvikle et nært samarbeid med Sverige også på dette området, er det klart at dette har etterlatt visse spor, som har en konsekvens. Jeg vil gjerne at statsråden kommenterer det spørsmålet.

Så vil jeg gjerne at hun også kommenterer følgende: Jeg er klar over at de kravene Norge har stilt, ikke ble tilfredsstilt av JAS Gripen, og har ingen innvendinger mot den vurderingen. Slik debatten har blitt, har man nærmest inntrykk av at JAS Gripen rett og slett ikke er godt nok som fly. Det at det ikke er godt nok for våre formål, betyr jo ikke nødvendigvis at det ikke er godt nok som fly. Hadde det ikke vært mulig å håndtere dette spørsmålet med litt mer finesse enn det vi så i den offentlige debatten?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder informasjon, har jeg også tidligere sagt at dette var en svært børssensitiv sak, både for den som ble valgt, og for den som ikke ble valgt. Her rådførte vi oss tett med Regjeringsadvokaten. Svenskene ble informert i det øyeblikk dette ble kjent – eller litt før dette ble kjent – på samme tidspunkt som vi også informerte de parlamentariske lederne i Stortinget.

Akkurat når det gjaldt denne informasjonen, var det som sagt en informasjon som vi etter loven, som det ble sagt til oss i hvert fall fra Regjeringsadvokaten, og som vi må forholde oss til i en så stor sak, ikke hadde anledning til å gå ut og informere om på forhånd.

Når det gjelder det at man føler seg dårlig behandlet, er det ikke slik at Gripen er et dårlig fly. Gripen er helt sikkert godt og tilfredsstillende andre krav, andre lands krav, enn de norske kravene. Vi er ulike land, vi har ulik geografisk beliggenhet, og ut fra de kravene vi hadde stilt, tilfredsstilte ikke Gripen kravene. Det var det vi prøvde å legge vekt på. Jeg er enig i at hvis det kom fram slik at Gripen var et fly som man ikke kunne bruke, ble det feil. Vi var hele tiden opptatt av det ut fra våre krav.

Så må man også huske på hvordan dette ble fremstilt også i mediene. Der var det nesten en selvsagt ting at Gripen tilfredsstilte kravene, var det beste flyet og hadde uten

tvil den mest komplette industripakken på det tidspunktet. Det var viktig for oss å være tydelig på at vi hadde testet flyene ut fra de operative krav som vi hadde satt til flyet, og også ut fra scenarioer vi har lagt til grunn for hele vår forsvarsplanlegging. At vi måtte være tydelige på dette, tror jeg var rett. Men igjen – det var ikke meningen å stemple Gripen som et dårlig fly, men det tilfredsstilte ikke våre krav, noe som jeg også noterer meg at den svenske forsvarsministeren har erkjent i ettertid.

Møtelederen: Men var det altså av hensyn til børssensitiviteten at den svenske statsministeren ikke fikk vite dette før umiddelbart før saken ble offentlig?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi ble anbefalt av Regjeringsadvokaten *ikke* å gå ut med informasjon før dette skulle offentliggjøres. Det gjaldt alle.

Møtelederen: Så å nevne dette for den svenske statsministeren er å betrakte som å gå ut med informasjon, altså?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi informerte svenske myndigheter. Vi mener at når vi informerer forsvarsdepartementet og utenriksdepartementet i Sverige, så informerer vi den svenske regjeringen.

Møtelederen: Greit.

Det siste spørsmålet mitt dreier seg om konkurransen. Jeg forstår det slik, eller har jeg misforstått når jeg sier at prisen på JSF er låst i den mekanismen som F-35-programmet bygger på, og sådan er det bare i og for seg å finne regnestykket, eller er det en pris det har vært konkurrert om? Har det at vi har hatt flere tilbydere inne, kunnet påvirke prisen?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi har ikke sett andres tilbud, hva andre land har fått i tilbud. Jeg er nokså sikker på at det at vi har hatt konkurranse, i hvert fall ikke har gitt oss en høyere pris enn det vi burde ha. Vi har ikke sett andre lands tilbud. Jeg kan ikke ... Har vi noe svar på det, Bjørseth?

Møtelederen: Er det ikke slik at alle land i det samme programmet skulle ha den samme prisen, avhengig av når man tar ut flyet?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Og konfigurasjon.

Møtelederen: Da er mitt spørsmål: Hva har man egentlig konkurrert om når det gjelder pris, i forhold til JSF?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Kanskje du kan svare på det?

Pål Bjørseth: Ja, jeg kan svare på det spørsmålet, komitéleder.

Det er slik at JSF ble valgt i USA, altså Lockheed Martin ble valgt som leverandør i USA etter en konkurranse i USA. Den konkurransen ble avgjort høsten 2001. Da var det Boeing og Lockheed Martin som konkurrerte, som du vet. Da var det en konkurranse om konseptet og for så vidt også om kostnader knyttet til det.

Så er det sånn at Lockheed Martin, for å produsere et slikt fly, er helt avhengig av en lang rekke underleverandører basert på det prinsippet som dere helt sikkert ble fortalt om da dere var i USA, som heter Best Value. Det er altså en Best Value-tenkning som gjelder for dette programmet, slik at man til enhver tid er sikret en god og tett konkurranse om leveranser av alt fra nesehjul til haletippbolter. Det inkluderer også vår egen industri, som får anledning til å konkurrere her. Hvis en norsk bedrift kan komme opp med et bedre og billigere tilbud til nesehjulet, vil den norske bedriften bli valgt fremfor f.eks. en amerikansk bedrift. Det vil sikre det du er ute etter – at vi til enhver tid har et konkurransedyktig produkt som skal leveres i et stort, stort antall.

Og så har du helt rett i at ethvert land som kjøper kampfly på samme tidspunkt, med samme konfigurasjon, vil få samme pris. Det betyr at det lille landet Norge vil få nøyaktig samme pris som US Air Force, selv om de skal bestille 1743 fly, mot våre kanskje 50.

Møtelederen: Nettopp. Det betyr altså at man ikke kan anse det å ha gått veien om JAS Gripen som en rundingsbøye for å få ned prisen i USA?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er ikke så unyansert. Dette dreier seg om mye mer enn den initielle prisen. Dette dreier seg også om f.eks. industriavtalene for norsk industri, noe som har vært veldig viktig for vår regjering.

Pål Bjørseth: La meg bare få legge til ett aspekt der. Veldig mange land kjører jo nå konkurranse, for JAS Gripen, Eurofighter, F-18 Super Hornet og andre typer er en del av en konkurranse. Så vi er ganske sikre på at Lockheed Martin – og amerikanske myndigheter, for den saks skyld – har følt et klart press fra mange land, inkludert Norge, når det gjelder den konkurransen. Gripen har for oss vært en reell konkurrent inntil vi landet på konklusjonen.

Møtelederen: Da er jeg ferdig, i hvert fall så langt. Signe Øye er neste – hvis ikke statsråden har noe å legge til?

Signe Øye, vær så god.

Signe Øye (A): Da vil jeg komme litt inn på industrielle hensyn, som også var en del av totalvurderingen. Det er helt klart at svenskene hadde gode tilbud og hadde jobbet godt overfor industrien, og at Lockheed Martin har et annet konsept, med Best Value. Derfor er det nå viktig å vite hvordan dette blir fulgt opp, og om dere mener at vi vil oppnå tilnærmet like gode avtaler for industrien også ved valget av Lockheed Martin F-35.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Som sagt var det ulik innretning på de to tilbudene når det gjaldt industri og industriavtaler. Når det gjelder det amerikanske tilbudet, er det også lagt opp til dette med Best Value – at man må konkurrere seg inn på områder som også har med logistikken til flyet å gjøre. Det er i utgangspunktet et ganske bredt område.

Det som vi ser at norske bedrifter spesielt kan komme inn på, er jo dette missilet som var utviklet til fregattene. Og det er kompositt, ikke minst, hvor fabrikken er bygget og etablert, og det er innenfor ammunisjon. Det er utgangspunktet. Vi ser det som veldig gode muligheter for norsk industri at vi skal kunne komme opp i dette beløpet.

Hvis vi går tilbake og ser på F-16, har det vært en suksesshistorie i så måte, og det var en konkurranse med samme utgangspunkt.

Det er vanskelig å si akkurat nå hvor langt man vil komme, men vi har absolutt ambisjoner, og det er absolutt et potensial for å komme høyt på industriavtaler. Dette er noe vi jobber veldig intenst med i departementet, og vi har egne folk som jobber med industriavtaler. Vi har også et europeisk samarbeid, European Footprint, om dette, med land som planlegger å anskaffe JSF. Så når det gjelder oppfølging av industriavtalene, er det klart at det er en av de tingene som er viktigst for oss nå. Og nettopp det at Norge har vært tidlig ute med å velge, gjør jo at dette også er aktuelt. Her kan jeg love at i hvert fall Lockheed Martin er meget klar over viktigheten av industriavtaler for Norge i det videre.

Signe Øye (A): Så statsråden mener altså at vi har et press overfor Lockheed Martin fram til vi skriver en avtale?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det har vi absolutt. Nå er vi jo i en fase med forforhandlinger. Vi har gjort et valg, men vi har ikke inngått en endelig kontrakt.

Signe Øye (A): Så til et annet punkt, som har vært framme i media bl.a., og som vi opplevde da vi var i USA. Det er GAO, den amerikanske riksrevisjonen, som sier noe som er vanskelig å forstå, kan du si. Mener dere at de betraktninger de kommer med, ligger litt på siden av det som det er mulig å forholde seg til? Sagt med andre ord: Er dette noe som det ikke er så viktig å forholde seg til? Er dette noe som ikke er avgjørende for saken?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er klart vi tar den amerikanske riksrevisjonen alvorlig, akkurat som vi tar den norske riksrevisjonen alvorlig. De leverte en ny årsrapport som er knyttet til dette F-35-programmet, men innholdet i rapporten fra i år skiller seg ikke vesentlig ut fra innholdet tidligere år.

Kritikken gjelder to områder. For det første hevdes det at utviklingen av flyet vil ta lengre tid enn tidligere antatt. For det andre pekes det på risikoen ved å drive utvikling, testing og produksjon av fly på samme tid. Men de tingene som er tatt med i denne GAO-rapporten, mener vi er lagt inn i de usikkerhetene som vi også

har kalkulert med når det gjelder f.eks. kostnadene på flyet.

Signe Øye (A): Et annet område som har vært veldig aktuelt, er støy. Det har vært ganske mange tall som har svirret det siste året når det gjelder støy. Vet dere noe mer om støy nå? Vil vi få vite noe mer i nær framtid?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi vil få vite mer når det gjelder støy. Støy er veldig komplisert å beregne. Det er nettopp det arbeidet vi holder på med i departementet nå – å se på støydata, gå nøye inn i det. SINTEF er også med i det arbeidet.

Det er spesielt når det gjelder forurensningsloven og de mulige basevalgene for fly, hvor vi er nødt til å se på dette med støy. Men det å si noe enkelt om at det støyer mer, eller det støyer mindre, eller det støyer dobbelt så mye, er veldig lite relevant på det nåværende tidspunkt, og jeg tror det er viktig å avvente de undersøkelsene som gjøres nå.

Signe Øye (A): Da stopper jeg der.

Møtelederen: Da er det Per Ove Width, deretter Per Roar Bredvold, Bjørn Jacobsen og Henning Skumsvoll.

Per Ove Width (FrP): Etter å ha vært i USA sammen med komiteen er jeg mer overbevist om at vi har valgt riktig fly, bare for å ta det som utgangspunkt, slik at de spørsmålene jeg eventuelt kommer med, ikke betyr at vi skal velge på nytt. Men med utgangspunkt i det som lederen sa til å begynne med, at vi synes vi har fått en rimelig tynn – for å bruke et forsiktig uttrykk – proposisjon, må vi stille en del spørsmål, også opp mot, som det har vært sagt, behandlingen – jeg vil bruke det uttrykket – av svenskene i denne prosessen. Og vi har jo også vært rimelig forvirret i noen øyeblikk, i og med at vi får litt forvirrende svar, bl.a., som lederen også var inne på, at vi først får et svar med hensyn til prisen om at vi har fått et tilbud på 18 milliarder kr som inkluderer alt nødvendig materiell. Så går det noen uker, og så får vi et svar som sier at det er ikke å regne som et tilbud, men en estimert pris. Nå har jo statsråden konkludert med at det er en estimert pris, og det er greit nok, da vet vi i hvert fall det.

Statsråden nevnte jo også, og brukte som en tillitserklæring, nær sagt, fra svenskene, at den svenske forsvarsministeren var rimelig raskt ute og sa at dette flyet som Norge har valgt, kunne ikke de levere. Men da må jo svenskene ha tilbudt feil fly hele tiden. Har svenskene aldri visst at de har tilbudt feil fly? Hvorfor har de ikke visst det? Visste de det kun i det øyeblikk konklusjonen var gjort fra norske myndigheter, som stiller visse krav til flyets tekniske kapasiteter, rekkevidde, bombekapasitet osv., og dette med stealth, som jo jeg forstår har vært viktige argumenter i denne prosessen for å velge riktig fly?

Statsråden har flere ganger brukt uttrykk som det «ser ut til», «vi antar» osv., og det er jo mange antakelser og spørsmål i denne saken. Det er også lagt til pris på det svenske flyet som svenskene absolutt ikke er enig i, etter som jeg forstår. Med såpass usikre tall, og det går også

på langtidskostnadene, som også er veldig usikre, hvor vi snakker om 50–50 pst. sjanse for kanskje å måtte bruke 125 milliarder kr til 165 milliarder kr, som jo er veldig mange penger – hvordan greide da departementet å velge riktig fly ut fra pris? Jeg mener ikke at de har gjort det bare ut fra pris, men også, som jeg var inne på, ut fra rent tekniske spesifikasjoner. Men hvordan greide departementet å velge på pris?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: For bare å ta det helt fra begynnelsen igjen når det gjelder tilbudet: Det er ikke helt uvanlig når en leverandør gir et tilbud, at man har noen forutsetninger. Det som ligger i den estimerte prisen i tilbudet fra USA og Lockheed Martin, har tre forutsetninger. Det forutsetter at man produserer et visst antall fly, det forutsetter en del innenfor valuta, og det forutsetter produksjonstidspunkt for flyene. Det er det som ligger i det når jeg sier at det er en estimert pris, men det er absolutt et tilbud fra USA og Lockheed Martin.

Per Ove Width (FrP): Ja, det har jeg forstått, og det har jo statsråden sagt tidligere også, så det er greit nok. Men hvordan kan man da si at man har fått et tilbud, når man så på et senere tidspunkt sier at nei, det er ikke noe tilbud?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er et tilbud, med disse tre forutsetningene.

Per Ove Width (FrP): Ja, men det ble ikke sagt i det første svaret.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jo, men det er et tilbud, men det er ikke uvanlig at man har noen forbehold på et tilbud. Dette dreier seg om at man måtte komme opp i et visst antall fly. Det dreier seg om valuta, og det dreier seg om når flyene skal leveres.

Per Ove Width (FrP): Ja, jeg forstår det.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Og det er ikke feil når vi har sagt at dette er et tilbud. Det var usikkerheter i begge disse tilbudene når det gjaldt akkurat disse ...

Per Ove Width (FrP): Ja, men det står i det andre svaret at det er ikke å regne som et tilbud.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, det står ikke det.

Per Ove Width (FrP): Jo, det står det, det står «er ikke å regne som en tilbudt fastpris».

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er ikke å regne som et fastpristilbud. Det er ikke å regne som et fastpristilbud, men det er å regne som et tilbud, men med noen forbehold på disse tre faktorene som jeg har angitt, noe jeg heller ikke synes er veldig rart, når vi ser så langt frem i tid. Så har jeg lyst til å si at hvis alle ting var av-

klart nå, ville jo heller ikke Regjeringen sagt at vi ville komme tilbake til Stortinget i 2011. Da ville vi jo heller bare kjørt i vei fordi vi hadde alle ting klarlagt på det nåværende tidspunkt. Det har vi ikke. Men tilbudet er et reelt tilbud, men med de forbehold, og mange av disse forholdene ser ut til å være ryddet av veien, fordi bl.a. pris eller dette med antallsanslaget er mer klart nå enn det var i november da vi skrev denne proposisjonen. Så det som ikke, selvfølgelig, er avklart, er valutaforhold, og kanskje heller ikke akkurat når vi kommer til å kjøpe fly, selv om vi i dag ser at vi ønsker å få første leveranse i 2016.

Når det gjelder pris og Sverige, kan man si at vi valgte jo ikke på bakgrunn av pris. Det første som måtte oppfylles, var jo at flyet tilfredsstilte våre krav. Vi kunne ikke vite at det svenske flyet ikke tilfredsstilte våre krav. Dette var jo noe som kom frem gjennom alle testene som skjedde i løpet av høsten 2008, basert på de kriteriene som begge leverandører var vel kjent med før de leverte inn tilbudet sitt. Det var grundig gått igjennom, det var også avklaringsrunder hvis det var noe som var uklart. Så da vi hadde vært igjennom alle de analysene, som var grundige og omfattende, hvor 40 mennesker jobbet, og hvor, som jeg sa, dette ble gjort ut fra mange kriterier, ut fra mange scenarioer, ble det klart at det svenske flyet ikke tilfredsstilte våre krav – for igjen å gjenta det.

Så ble jo prisen den andre faktoren – for vi hadde jo sagt at levetidskostnader var en faktor nr. 2, men de operative kravene var den første, og så kom prisen etter det. Men da ser vi jo også de to tilbudene sammenlignet med hverandre. Selv om det svenske tilbudet hadde 20 milliarder kr i såkalt fast pris, var det altså 4 milliarder kr som vi måtte legge til, som var en usikkerhet. Men usikkerheten med det svenske tilbudet forsterker seg i levetidsperspektivet. Det er det som er viktig å se her. For de initielle tilbudene er én ting, men det er levetidsperspektivet som blir det viktige når vi skal se dette kampflyvåpenet i et tredveårsperspektiv.

Per Ove Width (FrP): Vi vet jo at stealth er en dyr kostnad på et fly. I hvilken grad kjenner statsråden til levetidskostnadene og vedlikeholdskostnadene på stealth-egenskapen? Det har vel ikke vært noen hemmelighet heller at alle vel i grunnen har visst at det svenske flyet aldri har hatt stealth, og aldri kunne komme til å tilby stealth. Men man kunne kanskje tilby noe annet, det var kanskje det som lå til grunn for at man gikk videre i den prosessen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, det har jo vi også vært åpne for, og derfor har ikke vi satt krav om at flyet måtte ha stealth-egenskaper. Men det skulle tilfredsstille en del operative krav, hvor det viste seg å være en fordel at man hadde stealth. Men, som sagt, dette kunne oppnås også på andre måter. I andre land ville man kanskje oppnå dette med flere militærkapasiteter sammen, noen på bakken og fly i luften, men vi skulle ha et fly som skulle kunne dekke alle områder innenfor én plattform. Det har vært en del av kravet vårt, og det er helt klart at det at JSF har stealth, er en veldig fordel for det flyet, men vi hadde ikke

satt det som krav fordi andre egenskaper kunne oppveie det.

Per Ove Width (FrP): Bare et lite oppfølgingsspørsmål igjen, leder, før jeg gir meg.

I hvilken grad regner statsråden med at stealth er en god egenskap i 2020, når vi kanskje har bortimot den flåten vi skal ha av nye fly?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Slik vi kan se det nå, vil stealth-egenskaper, som er på JSF, være av veldig stor betydning i flere år fremover.

Så er det også slik at en teknologisk utvikling går, som jeg også sa i sted, fort, og den utvikler seg. Det er grunn til å tro at de som er langt fremme i utviklingen, som Lockheed Martin tross alt er, vil også kunne utvikle egenskaper som er viktige for flyet, og for å kunne være teknologiske fortrinn også i fremtiden.

Men slik som vi ser det nå, er stealth-egenskapene viktige og vil være det også fremover.

Møtelederen: Da gir jeg ordet til Per Roar Bredvold.

Per Roar Bredvold (FrP): Takk, komitéleder.

Jeg mener også at valget av fly var det riktige, men jeg er litt usikker på prosessen rundt dette. Det kom jo ganske overraskende på mange av oss da det ble offentliggjort hvilket fly vi skulle velge. Så sent som kvelden før var jeg på Hamar på et møte som NHO bl.a. arrangerte, hvor det var svenske representanter, bl.a. Hans Rosén m.fl., og man snakket om det svenske flyet, man snakket om samarbeidsavtaler, etc. etc., og det var god stemning. Så går det mindre enn – jeg tror det var – 23 timer, og så viser man til hva man har valgt.

Så et av spørsmålene mine er: Når bestemte vi oss for at vi skulle velge det flyet vi valgte? Og kunne man gjort den presentasjonen på en litt mer smidig måte, som enkelte av oss tidligere har sagt? Det var ingen god presentasjon, når man ser det med svenske øyne.

Ellers har det vært mye spørsmål om pris, og Aftenposten skriver den 17. februar i år at Sveriges forsvarsminister «garanterer at JAS Gripen ville kostet det halve av det Norge regnet seg frem til» – altså det er halve prisen. Jeg går jo ut fra at det den svenske forsvarsministeren sier, er sant. I utgangspunktet må man tro det. Man har jo litt erfaring med JAS Gripen. Det har fløyet ca. 120 000 timer mer enn det amerikanske på det tidspunktet; da hadde vel ikke det amerikanske fløyet noen ting. Ifølge JAS Gripen har det fløyet 120 000 timer. Man skulle jo tro at man hadde noen bakgrunnstall for å regne seg fram til riktige tall.

Ellers er det tredje jeg vil få sagt litt om: Hvor mye betyr gjenkjøpsavtaler når man velger et sånt fly? Er det viktig med gode gjenkjøpsavtaler for å sikre norske arbeidsplasser, eller er det viktigere – jeg understreker viktigere – at Norge kjøper det flyet som Norge har behov for, uansett pris og hva det måtte koste? Penger er kanskje ikke det vi har minst av i Norge, så om det koster én eller flere milliarder mer både i innkjøp og eventuelt levetidskostnader,

betyr det noe, eller er det greit å betale det det koster for å få det beste flyet som Norge trenger?

Og så et lite oppfølgingsspørsmål når det gjelder stealth-funksjonen. Er den så viktig? Jeg trodde at det kanskje var vel så viktig å være synlig og vise at man var i lufta for å beskytte norske interesser, som å være usynlig. Jeg ser at det kan være en fordel enkelte få ganger, men jeg vil hevde at det å være synlig kan være vel så viktig som å være usynlig i en del oppdrag.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, det er riktig at det å være synlig i noen tilfeller er viktig. Men det å bli synlig er ikke noe problem. Det å bli usynlig er det som er vanskelig. Og det å bli usynlig gir noen effekter. Vi skulle teste flyene ut fra gitte kriterier, ut fra gitte scenarioer. Poenget er jo at flyene skal ha en evne til å oppnå bestemte effekter med tilstrekkelig overlevelse. I den sammenheng kan det være et veldig stort poeng at man kan gjøre det, og at man har de egenskapene som stealth eller tilsvarende vil kunne gi. Så det er ikke noe problem å bli synlig. Hvis flyet ønsker å bli synlig, kan det bli det.

Man stiller spørsmål om prosessen. Da har jeg lyst til å si at vi hadde lagt opp til en tidsplan som var kjent for leverandørene og for offentligheten. Vi hadde sagt at 19. desember skulle vi komme med en proposisjon. Det gjorde vi. Vi var ferdig med våre tester og vår prosess internt i departementet i november måned. På grunn av at vi da var ferdig med dette, ønsket vi å gå ut med saken. Da oppnådde vi at det ikke ble noen lekkasjer. Vi har altså ikke lurt noen når det gjelder fremdriftsmåten. Det vil jeg bare ha sagt.

Så til dette med at JAS Gripen har fløyet 120 000 timer. Det er ikke den versjonen av JAS Gripen som vi hadde tatt utgangspunkt i, for den har fløyet null timer. JAS Gripen var kommet kortere når det gjaldt utvikling enn JSF, som tross alt hadde vært i luften på det tidspunktet. Vi skal ikke ha den versjonen av JAS Gripen. Det var ikke det flyet som var aktuelt for Norge som svenskene har i dag, det var en annen versjon av JAS Gripen, som var på et konstruksjonsstadium på det tidspunkt.

Vi kan godt diskutere videre om pris. Men jeg har lyst til å gjenta en gang til at innkjøpskostnadene selvfølgelig er viktig, og det har vært viktig for tilbudet. Jeg har lyst til å understreke at det at vi har hatt en konkurranse, har hatt en effekt. Det er ikke sånn at vi automatisk ville fått en pris – det tror ikke jeg, og det tror jeg ikke noen av oss tror – hvis vi ikke hadde hatt den konkurransen, og hvis ikke konkurransen hadde vært reell. Jeg tror ikke noe land egentlig hadde gått inn i en konkurranse for å se hvilke typer tilbud man kan få fra de aktuelle leverandørene som er på markedet.

Det aller, aller viktigste er at flyet tilfredsstiller de militære, operative kravene som er satt, så det første kriteriet var at flyet måtte tilfredsstille dem. Så var det pris. Det er kommet to tilbud med ulik innretning, med noen forbehold for det ene, som dreier seg om antall, om valuta og om tid for produksjon. Det andre har en usikkerhet ved at en stor del av det var fast, men en del av det var ikke. Til de to tilbudene: Det er jo prisen i et levetidsperspek-

tiv som er det viktige her, og det er det også referert til i proposisjonen.

Jeg er helt enig i at svenskene har erfaring med sin type fly, men vi har også erfaring med våre typer fly, hvordan vi flyr, hva som er viktig for flyene våre, i våre områder. Så vi bruker våre erfaringer. Det har vi brukt på begge tilbudene. Vi har ikke behandlet noen ulikt i den sammenheng. Det er da slik at det amerikanske tilbudet er mye billigere også i et levetidsperspektiv. Det er vanskelig å anslå det, men det er anslått til 20–30 milliarder kr. Da er usikkerhet i hele flyets levetid også en del av de beregningene som er tatt inn i levetidskostnader. I levetidskostnader er alle andre faktorer også viktige.

Når det gjelder gjenkjøpsavtaler, mener jeg at når Norge skal bruke så mye penger på å kjøpe forsvarsmateriell fra utlandet, skal det også komme norsk industri til gode. Det har vært viktig for oss å legge vekt på at det skal komme norsk industri til gode. Sånn tenker andre land, og det er viktig at vi også tenker sånn. Vi har en forsvarsindustri i Norge som er absolutt konkurransedyktig, og det er viktig at vi lykkes med gjenkjøpsavtalene. Der har vi et fortrinn nå fordi vi har vært tidlig ute med å velge, og har muligheter for å påvirke dette fremover og jobbe sammen med industrien for å få til best mulig avtaler for den.

Per Roar Bredvold (FrP): Jeg har et lite oppfølgings-spørsmål. Hvor mye har dette med gjenkjøpsavtaler betydning i denne prosessen, og hvor mye har det styrt prosessen? Jeg håper at det ikke har styrt prosessen i det hele tatt.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi har vel vært veldig klare på at det er tre faktorer som har vært viktige ved valg av kampfly. Det har vært at det måtte tilfredsstille de operative kravene. Det har vært det første. Det andre har vært pris. Gitt at de to første var like, gitt at de to tilbyderne hadde et fly som tilfredsstilte begge de kravene, ville jo pris ha avgjort. Hvis de to første faktorene var gitt, ville man måtte gå grundigere inn på gjenkjøpsavtalene og se på hva som er forskjellen mellom dem. Men det aller første kravet var at det måtte tilfredsstille de operative kravene. Og da også prisen slo ut slik som den gjorde, at JSF er betydelig billigere, var heller ikke dette noen diskusjon. Men de operative kravene kommer altså først.

Gjenkjøpsavtaler har vi jobbet med hele tiden siden vi kom i regjering. Det har vært nettopp fordi vi ønsket at alle skulle ha muligheter for å kunne oppfylle kravene til gjenkjøp, sånn at ikke det skulle være den faktoren som slo ut på en negativ måte. Så har vi hele tiden visst at JSF hadde et annet gjenkjøpsregime, et Best Value-regime, i forhold til et mer tradisjonelt gjenkjøp. Men vi har også erfaring med den type gjenkjøp, som har vært vellykket for norsk industri. Vi har ambisjoner om at det skal bli vellykket også fremover. På Kongsberg har de bygget en fantastisk komposittfabrikk. Det var en investering som ble gjort uavhengig egentlig av hvilket fly som ble valgt. Så har vi selvfølgelig missilene som vi ønsker å få solgt til alle dem som skal ha dette flyet. Det er også prosjekter på

ammunisjon som kan vise seg å komme til oppfyllelse. Når vi går inn og jobber mer detaljert med dette, er det også andre områder, for det er mye rundt logistikk og støtte av flyet, hvor det kan komme andre norske leverandører inn.

Møtelederen: Da var det Bjørn Jacobsen.

Bjørn Jacobsen (SV): Takk for det, leiar.

Som statsråden sa, kjøper vi fly ut frå kva vi skal forsvare. Då er det sjølv sagt lagt opp ein del scenario ut frå det – og også sjølv sagt gjennomført simulering ut frå det. Er det dei same scenarioa som vi elles budsjetterer med i Forsvaret og vurderer Forsvarets operative evne ut frå, og som har lege til grunn i mange år? Kom det nokre endringar på dei operative krava undervegs? Kunne nokre av desse scenarioa, eller manglane ved dei enkelte av flya, vore kompenserte ved luftvern?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det kom ingen endringer i de operative kravene underveis. Men kanskje forsvarssjefen skal svare på om det kan kompenseres ved luftvern.

Sverre Diesen: Nei, ingen av de tingene som er avgjørende her, kunne vært kompensert med luftvern. Under helt – skal vi si – avgrensede betingelser kan man se et utvekslingsforhold mellom fly og luftvern, men ikke i de tilfellene som har vært avgjørende her. Jeg vet ikke om generalinspektøren vil utfylle det.

Stein Erik Nodeland: Jeg kan bekrefte det du sier, forsvarssjef. Jeg kan heller ikke se at de på noe vis kunne erstatte det, med tanke på de scenarioene som er lagt til grunn her.

Bjørn Jacobsen (SV): Så går eg over til eit spørsmål om økonomi. Det vi gjorde i løpet av denne prosessen, var å etablere ein konkurranseprosess. Og ingen av dei som var med – nokre hoppa av undervegs – har for så vidt noko å klage på, dei blei, for å seie det mildt, rimeleg kompensert for det. Så dei hadde i alle fall ikkje nokon økonomiske utgifter med det. Men så kan det synast – ikkje minst etter at vi har vore i Sverige, der det blir lagt fram påstandar om at det er ein skilnad i tolkinga av det svenske tilbudet – som at dei frå svensk side meiner at dei er 78 milliardar kr billegare på levetidskostnader og 2 milliardar kr billigare på innkjøpskostnader enn det dei seier har blitt oppfatta i Noreg. Det er klart at det er så store beløp at vi som ein forsvarleg komité må ta dette inn over oss. Men er vi komne i den situasjonen at vi er sikrere på dei svenske tala enn på dei amerikanske? Som forsvarsministeren har gjort god greie for, er det sjølv sagt levetidskostnadene som no er usikre, og dei er sjølv sagt knytte opp til tidspunkt og talet på fly.

Så til det konkrete spørsmålet: Kan ein talfeste effekten av den konkurransen vi har oppnådd? Og i tillegg dette med valuta: Kan ein talfeste – frå det verste scenarioet til det beste scenarioet – kor store svingingar det vil vere i valutaen på dette kjøpet?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder de antatte levetidskostnadene som vi har referert til i proposisjonen, som er på 145 milliarder kr på Lockheed Martins og USAs tilbud, er det tatt med den usikkerheten som ligger i det initielle tilbudet, altså antall fly, valuta og også tidspunkt. Den er fanget opp i levetidskostnadene på 145 milliarder kr.

Når det gjelder det svenske tilbudet, har det vært vanskelig å estimere, ikke fordi vi ikke har veldig mange av de samme kostnadene – vi vil bruke drivstoff, vi må ha flyvere, og vi må ha logistikkstøttepersonell, alle de tingene som vi også har i dag. Det er lagt inn på det ene tilbudet, og det er også lagt inn på det andre tilbudet. Vi har flere faktorer inne i våre beregninger, ut frå vår måte å fly på, ut fra hvordan våre flyvere opererer, i våre farvann, enn det man har i Sverige. Derfor har vi, som vi sier, brukt våre erfaringstall. Dem har vi brukt på begge tilbudene, men det er altså en større usikkerhet i det svenske enn i det amerikanske.

Bjørn Jacobsen (SV): Og valutaen?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Valutaen er også egentlig en av de faktorene som er tatt med i usikkerhetsberegningen i levetidskostnadene. Så de 145 milliarder kr som står i proposisjonen, har tatt høyde for den usikkerheten som ble tatt med i det initielle tilbudet fra USA og Lockheed Martin, og forbeholdet som er tatt om tidspunkt for leveranse, antall fly og valuta.

Bjørn Jacobsen (SV): Berre eit kort spørsmål om industri. Som Bjørseth sa, lagar ein ikkje fly berre på ein stad, det er «assembled» ein stad. Kan det oppstå problem om vi får bidrag frå f.eks. Kongsberg i å produsere delar, i forholdet til det norske eksportregimet?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Eksportregimet forvaltes jo av Utenriksdepartementet. Vi har sett problemstillingen, men jeg kan ikke svare endelig på det – kanskje du vil svare på det?

Espen Barth Eide: Det korte svaret er at det norske eksportkontrollregimet vil ligge fast og vil ligge til grunn også for dette. Så er det i og for seg en kjent problemstilling at i internasjonalt materiellsamarbeid må man finne noen avklaringer på hva det betyr i praksis. Og det er mye teknisk man kan si om det, men det grunnleggende prinsipp er at dette ikke på noen måte vil endre eksportkontrollregimet slik Stortinget har vedtatt det.

Bjørn Jacobsen (SV): Ok.

Møtelederen: Da er det Henning Skumsvoll.

Henning Skumsvoll (FrP): Takk, leder. Det har vært mye spekulasjon over tid i presse, radio og tv mens denne prosessen har pågått, om det har vært en reell og fair konkurranse. Man begynte jo med å bevilge 1 milliard kr – i et partnerskap, sammen med syv andre nasjo-

ner – til Lockheed Martin, og så fikk jo Eurofighters produsent og JAS Gripen/Saab en del penger i ettertid. Det som jeg har merket meg, er at dagen etter at statsministeren og statsråden hadde avklart at Norge skulle kjøpe Joint Strike Fighter fra Lockheed Martin, åpnet man en komposittfabrikk på Kongsberg, som statsråden har nevnt. Det virker på meg nokså tilfeldig at den ble åpnet dagen etterpå, samtidig som jeg tror det er riktig å si at det også var representanter fra Lockheed Martin til stede der. Hvis statsråden vil gi en kommentar på dette, hadde det vært fint.

Så vil jeg videre – hvis jeg har tid, leder – gå litt inn på dette med lærekurven eller kostnadskurven. Jo lenger ut i produksjonsprosessen for fly, og da tenker jeg på Lockheed Martin og andre – og det gjelder ikke bare fly, men hvilket som helst produkt i en produksjonsbe-drift – jo billigere blir flyene. Siden Norge er et lite land, vi skal kanskje ha rundt 50 fly – 48–56 – ville det ikke være veldig fornuftig å vente med å inngå kontrakt til man var kommet så langt ut i prosessen som mulig? Hvis alle land gjorde det, kunne det selvfølgelig ikke fungere, men vi er så små i denne sammenheng. Av 3 500 fly skal vi kanskje ha produsert 50. Så mitt spørsmål – og kanskje råd: La oss vente lengst mulig med å inngå kontrakt, for da blir flyene billigst, ut fra lærekurven – stemmer ikke det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Til akkurat det siste er det slik at vi har tatt utgangspunkt i når vi trenger flyene. Det har vært det som har vært utslagsgivende for at vi har gjennomført denne prosessen og prøvd å holde fremdriften – vi har ikke bare prøvd, men også klart å holde fremdriften – som vi også har sagt til Stortinget. Det har vært utgangspunktet. Så kan det ikke være sånn at alle tenker at ingen skal kjøpe. Det er helt klart at USA er de første som kommer til å produsere, også til sitt eget bruk. Når vi eventuelt inngår en kontrakt i 2014, vil disse flyene være i luften. Da vil vi jo også vite veldig mye mer enn det vi vet i dag. Vi skal ikke inn i den første produksjonen av flyet. Vi skal inn i åttende produksjon. Det betyr at flyet er billigere, men også at det har vært produsert en del fly tidligere, i en rekke av produksjoner.

Så til prosessen: Jeg er veldig trygg på at dette har vært en åpen prosess og en veldig fair prosess. Det har vært en reell konkurranse. Vi har vært opptatt av å få inn den konkurransen – det har vært en reell konkurranse.

Når det gjelder det utviklingsprosjektet som Norge var med i med Lockheed Martin, var det noe som Stortinget hadde gitt sin tilslutning til, forstår jeg, (konfererer med Bjørseth) i 2002 – vi skulle delta i det prosjektet fra 2002. Vi ønsket ikke at det skulle være utslagsgivende for at vi skulle velge et amerikansk fly. Selv om vi hadde vært med i et utviklingsprosjekt, ønsket vi ikke at det skulle være det utslagsgivende. Så ble man etter hvert også med i utviklingen av Eurofighter. Så kom JAS Gripen opp. Det var på et mye senere tidspunkt. Men vi har vært veldig opptatt av at dette var en reell konkurranse. Derfor har vi behandlet alle leverandørene likt. Derfor må jeg bare si at

leverandørene har vært i Norge ganske mye. Så hvem som var her på et visst tidspunkt, og hvem som kom til åpningen av komposittfabrikken, må man egentlig ikke lage noen spekulasjoner om, for det var egentlig nokså tilfeldig at den ble åpnet dagen etter at vi hadde offentliggjort valget. Vi offentliggjorde dette valget da vi var ferdig med alle våre testinger og hadde gjort alle våre runder i Regjeringen – for at vi ikke skulle oppleve noen lekkasjer, som ville ha svært uheldig for hele denne saken, som var så sensitiv.

Møtelederen: Da begynner vi vel å nærme oss slutten på dette.

Jeg har bare to presiserende spørsmål etter de svarene som er gitt. Jeg ser at det legges vekt på at kampflykandidatene skal kunne oppfylle kravene autonomt. Det har man lagt vekt på. Betyr det at det var en forutsetning som ikke stod presisert da forespørslene gikk ut? Har jeg oppfattet det riktig?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det har vært presisert hele tiden. Vi har ikke endret noen krav underveis. Disse kravene har vært helt klare.

Møtelederen: Det har altså vært klart hele tiden at de skulle oppfylles autonomt?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja.

Møtelederen: Men statsråden brukte jo nettopp som et argument for at man kunne avbøte stealth at man kunne gjøre det utenfor plattformen. Jeg får ikke helt dette til å gå i hop.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er bare en generell ... Det kan skje. Det kan sikkert også gjøres på plattformen – eller hvis det flyet kan gjøre andre ting. Jeg vet ikke om Nodeland kan svare på det?

Møtelederen: Hadde det vært mulig å avbøte dette problemet på plattformen? Det er i grunnen det jeg spør om.

Stein Erik Nodeland: Hvis man tar de tre faktorene som vi snakket om: Det har å gjøre med sensor, EK og signatur, eller stealth, som dere kaller det. Stealth er egentlig signaturen som har å gjøre med muligheten til å opp-dage det. Innenfor de tre faktorene som ble nevnt i sted, bl.a. av Bjørseth, kan du jo sjonglere. Men det er den sjongleringsmuligheten du har innenfor plattformen i seg selv. Det er klart at hvis du hadde en forskjell i signatur, kunne det kompenseres med f.eks. en sterkere EK, altså elektronisk krigføring – det er mulig – og andre typer sensorer. Men det er på en måte sjongleringsmuligheten du har. Hvis du ikke har det, må du altså gå utenfor plattformen. Men da er det andre betingelser som ikke oppfylles innenfor den autonome. For å ta det med kravene, står det veldig klart i denne RBI-en om akkurat dette, og hvilke trusselsystemer som er lagt til grunn. Det skulle ikke være noen overraskelse for noen.

Møtelederen: Men det som i grunnen er mitt poeng, er at det kom som en overraskelse at svenskene ikke greide å tilfredsstille dette innenfor plattformen. Det er i grunnen det jeg er ute etter.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når testingene hadde vært gjennomført i løpet av 2008, var det – ja, jeg tror jeg vil si – overraskende at valget ble så klart, for å si det slik. Når jeg snakket om at andre land kunne kompensere dette på andre måter, var det nettopp fordi man kunne bruke andre plattformer i tillegg for å oppnå noe av det samme. Men vi hadde stilt det kravet, og det kravet var veldig klart.

Møtelederen: Jeg skjønner at svaret er slik at dette var krav man trodde svenskene kunne oppfylle innenfor plattformen. For det må ha vært forutsetningen for i det hele tatt å be dem inn.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, men så er det også slik at en leverandør selv må ta utgangspunkt i de kravene som er satt, og se om man selv mener at man kan tilfredsstille disse kravene, ut fra dem som er satt av dem som skal kjøpe flyene i dette tilfellet.

Møtelederen: Greit. Så hadde jeg et oppfølgingsspørsmål til, om et annet spørsmål. Det er helt på det rene at vi skal erstatte F-16. Det er vi alle sammen enige om. Det er ikke gjenstand for diskusjon. Det er også på det rene at Gripen ikke møter de norske kravene, og dermed er de ute. Så sier statsråden at vi ikke har bundet oss, og at ting kan oppstå. Men er det egentlig noen andre alternativer der ute som vi hittil ikke har funnet? Hvilken reell valgfrihet har vi egentlig nå? For dette er en nedvalgsprosess, som statsråden sier, men med konsekvenser. Kan behandlinger i 2011 og 2014 teoretisk sett tenkes å ende opp med andre fly enn det vi nå ser?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ikke i 2011, tror jeg.

Jeg vil igjen si at jeg opplever at vi er enda sikrere på det valget som er gjort, enn det vi kanskje var i november, særlig ut fra det at amerikanerne selv har sagt at de vil kjøpe og produsere fly. De har også sagt at de vil opprettholde de internasjonale avtalene. Det er noen faktorer som er kommet, og som egentlig bekrefter den beslutningen vi har tatt.

Hvis et eller annet uforutsett skulle skje, har vi ikke noen plan B eller noe alternativ B på det nåværende tidspunkt. Jeg kan ikke se noe annet enn at da måtte man begynne på en ny runde, men vi regner jo ikke med at vi skal være der – det blir bare spekulasjoner. Vi har all grunn til å tro og all tillit til at Lockheed Martin og USA får prosjektet godt og etter den fremdriftsplanen som de har lagt opp til.

Møtelederen: Jeg har ingen problemer med noe av dette, men hvis vi gjør et poeng av at det er en handlefri-

het her, bør det jo være mulig å finne alternativ. Det er vel ikke så lett å finne dem, for å si det slik.

Det blir oppfølgingsspørsmål – først Signe Øye, deretter Per Roar Bredvold.

Signe Øye, vær så god.

Signe Øye (A): Det har vært mye snakk her om svenskene. Vi er jo alle veldig for nordisk samarbeid. Mener statsråden at det nordiske samarbeidet nå er svekket, også sett opp mot at vi kunne hatt en felles plattform når det gjelder jagerfly?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, det mener jeg ikke. Vi har hele tiden vært klare på at kampflykjøpet skulle ha et eget løp, være en egen prosess. Det har vi hele tiden vært klare på i samarbeidet vårt med svenskene. Også i det samarbeidet som de to forsvarssjefene initierte, og hvor de har sett på mange samarbeidsmuligheter, var det helt klart at kampflykjøpet skulle holdes utenfor.

Så er det selvfølgelig slik at hadde vi kjøpt svenske kampfly, hadde vi fått et tettere samarbeid på dette området, men vi er ikke der i dag. Men vi er opptatt av at vi skal ha et godt samarbeid med svenskene, og etter dette har vi inngått et samarbeid om artillerikjøp, hvor vi samarbeider direkte med Sverige. Vi er opptatt av at det skal vi også gjøre fremover.

Møtelederen: Da var det Per Roar Bredvold – vær så god!

Per Roar Bredvold (FrP): Statsråden har i løpet av den siste halvtimen to ganger, minst, sagt at grunnen til at man offentliggjorde dette den 20. november – kl. 1700, hvis jeg husker riktig klokkeslett – var faren for lekkasjer. Da er spørsmålet mitt: Hvor stor var den reelle faren for at noen skulle lekke, slik at det ble en lekkasje, og hvor mange visste om avgjørelsen?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Dette har vært et stort prosjekt. Vi har hatt 40 mennesker sittende i en prosjektorganisasjon. Det var etter hvert mange som var involvert også i departementet, og selv om ingen går ut og leker dette, for det er helt uinteressant, kan lekkasjer skje – det ser vi jo i andre tilfeller. Det å unngå lekkasjefare var faktisk en veldig viktig sak og noe som påhvilte oss, også i henhold til Regjeringsadvokaten.

Hele poenget var at vi holdt tidsplanen overfor Stortinget. Det gjorde vi – vi la frem proposisjonen den 19. desember. Men vi offentliggjorde valget da vi var ferdig med alle behandlinger, alle prosesser, alle testinger og hadde gjort et grundig arbeid. Da var det ingen grunn til å vente en måned på det.

Møtelederen: Er det da flere som på dette stadiet har spørsmål? Når jeg bruker den formuleringen, er det fordi jeg føler at vi i komiteen vel er klare til å begynne å se på konkret tekst, som jeg da vil kunne begynne å skrive ut

etter denne samtalen. Hvis det nå er noen åpne ender, har vi ikke all verdens tid til å prøve å knytte dem sammen, bare slik at den forutsetningen ligger klart. – Da ligger den klart.

Da sier jeg hjertelig takk til statsråden og hennes bisittere.

Vi er klare til å puste ut i 3 minutter, før vi går løs på dem som har bedt om å få komme til komiteen.

Høringen med forsvarsministeren sluttet kl. 10.36.
