



# Innst. 441 S

(2010–2011)

## Innstilling til Stortinget fra utenriks- og forsvarskomiteen

Prop. 110 S (2010–2011)

### Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om investeringar i Forsvaret

Til Stortinget

#### 1. Sammendrag

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning til å starte opp fire nye investeringsprosjekt, om endring av eit tidlegare godkjend prosjekt og å orientere Stortinget om nokre andre prosjekt og tiltak.

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

##### 1.1 Innehald

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramme for to nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kap. 1710 post 47): Nye stasjonar til grensevakta i Sør-Varanger og Nye befalsforlegningar og fritidsmesse på Jørstadmoen.
- Godkjenning av kostnadsramme for to nye materiellprosjekt (kap. 1760 post 45): Framskaffing av fire F-35 kampfly til treningsformål og Utvikling av Joint Strike Missile, trinn 2.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedtekte materiellprosjekt (kap. 1760 post 45): Logistikkprosjektet i LOS-programmet.

Informasjonssaker: Regionfelt Østlandet, Energiøkonomisering, Forskningsfarty, Nasjonalt kompe-

tansesenter for helikopter, Vidareutvikling av Luftforsvaret sin hovudverkstad på Kjeller og Vern av toppskyttar på pansra køyretøy av typen Iveco.

#### 1.2 Nye prosjekt for godkjenning (kap. 1710)

##### 1.2.1 Nye stasjonar til grensevakta i Sør-Varanger

Fem av dei eksisterande seks stasjonane for grensevakta i Sør-Varanger er oppført på 1950- og 60-talet. Desse treng total fornying. Det er også behov for oppgradering av den nyaste stasjonen som er oppført på byrjinga av 1990-talet. I samsvar med regjeringa si målsetjing om å effektivisere og forbetre grensevakta i dokumentet «Nye byggesteiner i nord – neste trinn i regjeringens nordområdestrategi» av 12. mars 2009, er det føreslege å byggje nye grensestasjonar.

Dei seks stasjonane for grensevakta vil bli erstatta med to større stasjonar som skal dekkje kvar sin del av den norsk-russiske grensa. Prosjektet skal dekkje grensevakta sitt samla behov for forlegning og operasjonsbasar for grensejegerane. Stasjon til grensevakta i sør vert etablert i Svanvik og stasjon til grensevakta i nord vert etablert på Storskog. Det vert bygd kennel på kvar stasjon. Frå stasjonen i nord til grensa vert det etablert ny køyretrasé. Det vil òg bli bygd ei ny patruljehytte.

Prosjekt for nye stasjonar til grensevakta er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 268 mill. kroner.

##### 1.2.2 Nye befalsforlegningar og fritidsmesse på Jørstadmoen

Ved handsaminga av Innst. S. nr. 234 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003–2004) og Innst. S. nr. 318 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008), vart det vedteke at fagmiljøa innan informasjons- og

kommunikasjonsteknologi i størst mogleg grad skulle samlast i eit felles kompetansesenter på Jørstadmoen ved Lillehammer.

For å dekkje behova til verksemda på Jørstadmoen er det naudsynt å byggje 100 nye befalshyblar. Prosjektet omfattar bygging av befalsforlegningar og ny fritidsmesse i nærleiken av eksisterande befalsforlegning på utsida av leirgjerdet på Jørstadmoen. Dei nye befalshyblane er fordelt over tre bygg. Fritidsmesssa vert bygd sentralt i område med god tilgjenge frå både dei nye og dei eksisterande befalsforlegningane.

Prosjekt for befalsforlegningar og fritidsmesse på Jørstadmoen er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 147 mill. kroner.

### 1.3 Nye prosjekt for godkjenning (kap. 1760)

#### 1.3.1 Framskaffing av fire F-35 kampfly til treningsformål

##### INNLEIING

Ved handsaminga av proposisjonen om nye kampfly til Forsvaret (Innst. S. nr. 299 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 36 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 36 (2008–2009)), gav Stortinget den 8. juni 2009 si tilslutning til å byrje ein forhandlingsprosess om kjøp av nye kampfly av typen F-35.

I Prop. 1 S (2010–2011) informerte regjeringa at den tok sikte på, innan utgangen av 2011, å innhente fullmakt frå Stortinget for å framskaffe inntil fire treningsfly med leveranse frå 2016.

Hovudformålet med F-35-programmet er å framskaffe kampfly med våpen og støtteutstyr i ei mengd som samsvarer med ambisjonsnivået for kampflyvåpenet, jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008) og dei militærfaglege vurderingane av F-35 som er omtala i ovannemnde St.prp. nr. 36. Behovet er berekna til å vere 56 fly, medrekna våpen- og logistikkprogram.

##### BAKGRUNN

For å betre framdrifta er det i løpet av det siste året vedteke endringar i det amerikanske fleirnasjonale F-35-programmet. Amerikanske styresmakter har tilført meir ressursar til utviklingsfasen av programmet, for både å redusere risikoen for forseinkingar og høgare kostnader i produksjonsfasen. Desse endringane har påverka det norske F-35-programmet.

Som ein konsekvens av første del av desse endringane, vart det i Prop. 1 S (2010–2011) tilrådd å framskaffe eit mindre antall treningsfly i 2016, medan hovudleveransen av norske F-35 fly vart vurdert justert frå 2016, til 2018 og framover.

Den 6. januar 2011 fremja amerikanske styresmakter ei vidare justering av F-35-programmet, mellom anna vart utviklinga av dei tre variantane av F-35

fråkopla kvarandre. F-35A er den vanlege versjonen som Noreg planlegg å kjøpe, F-35B er ein versjon som kan ta av og lande vertikalt og F-35C er hangarskipversjonen.

Den vidare testinga av dei tre variantane vil i større grad skje uavhengig av kvarandre, slik at dei ikkje forseinkar kvarandre. Ein reknar med at utviklinga er gjort ferdig i slutten av 2015 eller tidleg i 2016, med påfølgjande operativ testing og evaluering.

Gjennom desse to endringane har amerikanske styresmakter vedteke å utsetje delar av si bestilling, i høve til den opphavlege planen. Produksjonskostnadene for flya i perioden fram til 2020 er difor vorte dyrare. Departementet tok høgde for ei slik utvikling alt i 2008, gjennom den såkalla usikkerheitsanalysen, ein analyse som rutinemessig vert gjort for alle større innkjøp til Forsvaret.

##### FRAMSKAFFING AV FIRE F-35 TRENINGSFLY

Den optimale innfasinga av F-35, som omtala i St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret, la til grunn at vi fekk levert fly med tilstrekkeleg operativ modenskap. Tilstrekkeleg operativ modenskap inneber at utviklingsfasen er ferdig og at det er gjennomført vellykka operative testar. Både utviklingsfasen og den operative testinga var opphavleg planlagt ferdig i 2014. Vår plan om å starte framskaffinga i 2016 gav oss difor ein to års buffer.

I tida etter handsaminga av ovannemnde proposisjon er det som sagt gjort endringar i F-35-programmet, som har medført forseinkingar i utviklingsfasen.

For å imøtekomme behovet for å ta i mot fly med tilstrekkelig operativ modenskap, vart vår leveranseplan justert ved handsaminga av Prop. 1 S (2010–2011). Hovudframskaffinga av norske F-35 startar no i 2018 i staden for i 2016.

Etter ei grunding vurdering av dei seinaste endringane i USA, er det framleis regjeringa si vurdering at ein leveranse av treningsfly i 2016, i tråd med den opphavlege leveranseplanen, bør gjennomførast.

Tilrådingane i Prop. 1 S (2010–2011) vart fremja for å redusere usikkerheita knytte til vår eigen framskaffing, i lys av endringane nemnde ovanfor. Fire fly ved eit treningssenter i USA frå 2016, auka til åtte fly ved hovudframskaffinga frå 2018, er tilstrekkeleg for å sikre den initielle operative kapasiteten (IOC) i 2019. Treningsflya vil medverke til at vi får utdanna ei tilstrekkelig mengd pilotar og anna personell til å kunne ta imot hovudleveransen frå 2018. Det vil òg vere viktig for å halde samdriftstida mellom F-35 og F-16 så kort som mogeleg og den samla kampflyleveransen i overgangsfasen på eit tilfredsstillande operativt nivå.

Ei framskaffing no vil òg vere eit tydeleg signal om at Noreg er ein påliteleg partner i F-35-program-

met. Denne tilliten vil vere viktig for det industrielle samarbeidet som er etablert, inkludert norske utviklingsprosjekt slik som Joint Strike Missile (JSM) og 25 millimeter APEX-ammunisjon.

#### INDUSTRIELLE VURDERINGAR

Regjeringa har gjennom St.meld. nr. 38 (2006–2007) etablert ein helskapleg strategi knytt til å ivareta dei næringspolitiske aspekta ved framskaffingar til Forsvaret. Denne strategien ligg òg til grunn for den industrielle oppfølginga knytt til kjøp av kampflyet F-35. Regjeringa si målsetting er at den industrielle verdiskapinga i Noreg knytt til levering av ny kampflykapasitet og tilhøyrande system, skal tilsvare framskaffingskostnadene.

#### EKSTERN KVALITETSSIKRING

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinene frå Finansdepartementet. Resultata frå kvalitetssikringa er at prosjektdokumentasjonen dannar eit tilstrekkeleg grunnlag for eit vedtak om gjennomføring.

Forsvarsdepartementet vil følgje opp tilrådingane frå ekstern kvalitetssikrar i det vidare arbeidet med prosjektet. Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma.

#### KOSTNADAR

Framskaffingskostnadene var i 2008 rekna ut til å vere om lag 42 mrd. kroner (noverdi 2008-kroner). Med teknisk justering for prisauke og endring i valutakursar, tilsvarar dette om lag 51 mrd. novverdi 2011-kroner. Av den tekniske endringa frå 42 mrd. kroner til 51 mrd. kroner utgjer justering for prisauke om lag seks mrd. kroner og oppdaterte valutakursar om lag tre mrd. kroner. Med reviderte føresetnader etter at restruktureringa av programmet er gjennomført, er den estimerte kostnaden for heile framskaffinga no berekna til om lag 52 mrd. kroner (noverdi 2011-kroner). Samanlikna med berekninga i 2008 er då framskaffingskostnaden auka med om lag ein mrd. kroner.

Avgjerda i 2008 var eit val mellom to kampflykandidatar. Kostnadane er difor presenterte i novverdi. Når det no skal takast stilling til ein konkret kostnadsramme for ei konkret investering, er det vanleg å presentere kostnadane i reelle kroner, utan neddiskontering. Utan neddiskontering vert den forventa kostnaden (P50) for heile kampflyframskaffinga 61 mrd. 2011-kroner. Inkludert usikkerheitsavsetting (P85) er kostnadsramma for totalframskaffinga 72 mrd. 2011-kroner.

Den tilrådde kostnadsramma (post 45) for ei framskaffing av fire F-35 til treningsformål er 4,8

mrd. kroner. Dette beløpet er medrekna ei avsetning for usikkerheit.

#### 1.3.2 *Utvikling av Joint Strike Missile, trinn 2*

##### INNLEIING

Stortinget gav ved handsaminga av proposisjonen om nye kampfly til Forsvaret (Innst. S. nr. 299 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 36 (2008–2009)), den 8. juni 2009 si tilslutning til å byrje ein forhandlingsprosess om kjøp av nye kampfly til Forsvaret av typen F-35. I innstillinga var fleirtalet i komiteen oppteken av at moglege leveransar til flyet, då særleg integrasjon av norskutvikla system, skulle følgjast opp spesielt. Ein av desse kapasitetane var eit nytt missil kalla Joint Strike Missile (JSM).

Stortinget er tidlegare orientert om utviklinga av JSM for kampflyet F-35. JSM har no gått igjennom trinn 1, der målet var å utvikle eit godkjent førebels design for JSM, utarbeide dei operative krava til JSM og gjennomføre integrasjonsstudiar for å sjå korleis missilet kan bli integrert i F-35. Trinn 1 vart ferdigstilt og godkjent sommaren 2010. Dette var ein av føresetnadane for å kunne gå vidare med ei tilråding om gjennomføring av neste steg.

Neste steg i utviklinga er kalla trinn 2. Dette trinnet inneber vidareutvikling av missilet, slik at det møter kravet til å kunne bli integrert i F-35.

Ei vidareføring av dette arbeidet vil bidra til at Forsvaret kan få ein unik strategisk kapasitet på plass, omtrent samstundes som F-35 er planlagt levert til Noreg. JSM vert utvikla av Kongsberg Defence Systems (KDS) i samarbeid med Forsvaret, og ei verkeleggjering av missilet vil vere viktig for den industrielle satsinga knytt til anskaffinga av F-35.

##### KAPASITETEN

Moderniseringa av kampflyvåpenet er eit sentralt og kritisk element i den vidare utviklinga av Forsvaret i dei komande åra. Det er viktig for å bevare den nasjonale evna til raskt og fleksibelt å kunne møte utfordringar som kan truge norsk tryggleik. Dette inneber òg framskaffing av naudsynte våpen som skal kunne nyttast på F-35. Ei slik heilskapleg tilnærming har vore lagt til grunn for arbeidet som er i gong i samband med anskaffinga av F-35, flyet som er vald som erstatning for dagens F-16. Dette inngår òg i dei samla kostnadsvurderingane.

I den gjeldande langtidsplanen, jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008), er det sentralt at den framtidige kampflystrukturen må oppretthalde Forsvaret si evne til å levere våpen mot overflate- og landmål til støtte for sjø- og landoperasjonar. Det inneber at våre F-35-fly må utstyrast med relevante våpen.

På denne bakgrunnen er det stilt krav til at dei nye kampflya skal kunne bere langtrekkjande antioverflatevåpen med sjø- og landmålskapasitet. Flya skal kunne handtere ulike oppgåver under same flytokt, dvs. dei skal ha evne til å utføre både antiluft- og anti-overflateoppdrag.

Forsvarets forskningsinstitutt har på oppdrag frå Forsvarsdepartementet gjennomført ein alternativanalyse for langtrekkjande antioverflatevåpen til nye kampfly. Resultatet av denne studien syner at JSM er det einaste alternativet som oppfyller krava.

JSM står såleis fram som det einaste missilet som vil kunne vere tilgjengeleg rundt 2020 som kan internt berast i F-35 og som kan oppfylle dei krava som er utarbeidd i F-35-programmet. Utviklinga og anskaffinga av JSM er planlagt gjennomført i fire trinn.

#### INDUSTRIELLE VURDERINGAR

Regjeringa har gjennom St.meld. nr. 38 (2006–2007) etablert ein helskapeleg strategi knytt til å ivareta dei næringspolitiske aspekta ved anskaffingar til Forsvaret. Denne strategien ligg òg til grunn for den industrielle oppfølginga knytt til kjøp av kampflyet F-35. Regjeringa si målsetting er at den industrielle verdiskapinga i Noreg knytt til levering av ny kampflykapasitet og tilhøyrande system, skal tilsvare anskaffingskostnadene.

Alt i St.prp. nr. 1 (2004–2005) presenterte Forsvarsdepartementet ein industriell strategi der det vart uttrykt ønskje om å introdusere norske våpensystem på F-35. Eitt av de omtalte prosjekta var utvikling og mogleg integrering av JSM frå KDS. I St.prp. nr. 1 (2005–2006) vart det følgd opp med spesifikk informasjon om status i arbeidet med å innpasse JSM i F-35.

Ei utvikling av JSM er òg viktig for den vidare utviklinga av KDS og for konkurransekrafta til Kongsberg-bedrifta. Missilverksemda har sidan 60-talet vore den teknologiske og industrielle beregninga for utvikling og vekst for KDS. JSM vil posisjonere KDS som ein leiande og konkurransedyktig missilleverandør og forsterke deira internasjonale posisjon. Samstundes vil JSM gi KDS ein leiande posisjon i gjennomføringa av eit langsiktig høgteknologiprojekt med stor internasjonal forankring. Samla vil dette bidra til både å oppretthalde levedyktige arbeidsplassar på Kongsberg og skape nye arbeidsplassar i åra som kjem. Dette vil òg gjere det mogeleg i framtida å utvikle eit langt breiare nasjonalt engasjement av små- og mellomstore bedrifter som underleverandørar til KDS.

#### FLEIRNASJONALT SAMARBEID

Regjeringa vurderer det som eit realistisk mål å få etablert eit fleirnasjonalt samarbeid for den vidare

utviklinga og integrasjonen av JSM etter trinn 2. Der som målet om eit fleirnasjonalt samarbeid om den vidare utviklinga og integrasjonen av JSM likevel ikkje blir nådd, er det regjeringa si vurdering at det ikkje vil vere grunnlag for å gå vidare med seinare trinn av utviklinga og etterfølgjande anskaffing av missilet.

#### EKSTERN KVALITETSSIKRING

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinene frå Finansdepartementet. Resultata frå kvalitetssikringa er at prosjektdokumentasjonen dannar eit tilstrekkeleg grunnlag for eit vedtak om gjennomføring.

Forsvarsdepartementet vil følgje opp tilrådingane frå ekstern kvalitetssikrar i det vidare arbeidet med prosjektet. Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma.

#### KOSTNADER

Den tilrådde kostnadsramma (post 45) for trinn 2 er 1 029 mill. kroner. I dette beløpet inngår kontrakten med KDS medrekna meirverdiavgift, førebuaende studiar ved Lockheed Martin i USA og eit beløp avsett for usikkerheit i kostnadsramma.

Gjennomføringskostnadene (post 01) for prosjektet vil bli dekt innanfor drifta av det etablerte F-35-programmet.

Kostnadene for JSM er rekna med i kostnadsramma for anskaffinga av det totale F-35-programmet.

#### 1.4 Tidlegare vedtekne materiellprosjekt – Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme (kap. 1760)

##### 1.4.1 Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret

LOS-programmet i Forsvaret inneheld fleire prosjekt for å etablere eit felles integrert forvaltningssystem (FIF) i Forsvaret. Det første større leveranseprosjektet vart innført i 2003 og det gav Forsvaret eit nytt system for eksternrekneskap, også kalla FIF 1.0. Det andre større prosjektet var Økonomiprojektet, som vart godkjent ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 87 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 20 (2006–2007). Økonomiprojektet vart satt i drift i 2008. Logistikkprosjektet, som er det tredje og siste store prosjektet i programmet, vart godkjent ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 317 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 55 (2007–2008). Regjeringa informerte i St.prp. nr. 1 (2008–2009) om at kontrakt med leverandør var planlagt inngått våren 2009. I Prop. 1 S (2009–2010) vart Stortinget informert om at det ville bli gjennomført ein ny konkurranse, og i Prop. 1 S (2010–2011)



informerte regjeringa om at to tilbod var motteke og at kontrakt kunne forventas tidleg i 2011.

Logistikkprosjektet skal gi Forsvaret ei fullstendig logistikk-løysing for prosessar innanfor materiel-investering, konfigurasjonsstyring, vedlikehald og avansert forsyning. Forvaltningssystemet vil med denne logistikk-løysinga bli kalla FIF 3.0.

Både motteke tilbod har ein pris som langt overstig den vedtekne kvalitetssikra kostnadsramma. Årsaka til auka er at omfanget tidligare har vore undervurdert. Regjeringa har difor gjort ei fornya vurdering av prosjektet.

Å stoppe prosjektet vil innebere at Forsvaret må behalda mange gamle datasystem som er kostbare å drifte og vedlikehalde. Innføringa av Logistikkprosjektet er også viktig for den vidare fornyinga av Forsvaret.

Det er vorte gjennomført ein grundig gjennomgang av omfanget av prosjektet basert på kostnad opp mot nytte, konsekvensar ved å ta noko ut av omfanget, pris og risiko. I tillegg har det vore gjennomført ei ny vurdering av om gevinstar framleis kan realisere-rast.

Regjeringa har på denne bakgrunn konkludert med framleis å tilrå gjennomføring av Logistikkprosjektet, og at tidligare anslag om gevinstar framleis er gjeldande. Dette gjev ein auke av prosjektet si kostnadsramme (post 45) på 235 mill. kroner og ein auke av gjennomføringskostnadane på 101 mill. kroner. Prosjektets nye kostnadsramme er nå 786 mill. kroner.

## 1.5 Saker til informasjon

### 1.5.1 Regionfelt Østlandet

Prosjektet Regionfelt Østlandet vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 232 (2001–2002) jf. St.prp. nr. 55 (2001–2002). I feltet øvast skarpskyting, manøvrering og samvirke. Ein mindre del av Regionfelt Østlandet vart teke i bruk i 2005, og Angrepsfelt sør vart opna i mai 2007.

Med unntak av opparbeiding av ein langdistanse-standplass for artilleriet og nokre mindre tilpassingar av etablerte anlegg, vart bygge- og anleggsarbeida avslutta i 2010. Arbeida med Angrepsfelt nord er førebels stilt i ro. Årsaka er i hovudsak at det er eit anna behov for dette feltet i dag enn det som låg til grunn då prosjektet vart godkjend. Ein må difor mellom anna avklare behovet nærare.

I grunnervet for Regionfelt Østlandet er kontantoppgjeret avslutta. Det er i gang ein jordskifte-prosess for dei partane som ynskjer makeskifte som erstatning. Jordskifteplanen er forsinka, og etter gjeldande plan skal den verte vedteke sommaren 2011. Deretter kjem mellom anna etterfølgjande skjønn som vil omfatte støyulempar og eventuell ankebe-handling.

### 1.5.2 Energiøkonomisering

Oppvarming av bygningar og bruk av fly og farty er blant dei aktivitetane som har dei viktigaste miljø-aspekt med omsyn til energibruk og utslepp av klimagassar. Gjennom handsaminga av Innst. S. nr. 7 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), vart Stortinget informert om behova for investeringar i energiøkonomiseringstiltak (ENØK) i Forsvarets etablissement over heile landet. Målsetjinga med ENØK-prosjektet er å byggje om eksisterande varmesentralar basert på fossilt brensel til varmesentralar som brukar meir miljøvenlege og kostnadseffektive energikjelder som varmpumper, bruk av fjernvarme og anlegg basert på biobrensel. Tiltaka skal redusere energiforbruket og utsleppa av CO<sub>2</sub> i Forsvaret, og er såleis eit bidrag til dei klimapolitiske målsetjingar som er uttrykt i St.meld. nr. 34 (2006–2007) – Norsk klimapolitikk. Tiltaka er samla berekna til å koste omlag 340 mill. kroner og vert gjennomført i tre fasar over ein periode frå 2009 til 2017. For å halde best mogeleg oppsyn med omfang og kostnadar og god framdrift, vert tiltaka gjennomført som enkeltprosjekt.

I fase I av ENØK-prosjektet er det sett i gang ENØK-tiltak på Andøya, Sortland, Ramsund, Bjerkvik, Laksevåg, Kolsås, Huseby og Kjevik med ein samla kostnad på 100,9 mill. kroner. Totalt vil dei åtte ENØK-tiltaka redusere utsleppa av CO<sub>2</sub> i Forsvaret med omlag 7 000 tonn årleg. Forsvaret vil ved fullføring av tiltaka redusere sine driftskostnadar med netto omlag 9,5 mill. kroner årleg.

I fase II av ENØK-prosjektet er det foreløpig godkjent tiltak i Bergen og i Bodin leir med ein samla kostnad på om lag 26 mill. kroner og ein planlagt reduksjon av CO<sub>2</sub>-utsleppa med 2 145 tonn årleg. Forsvarssektoren har ytterlegare åtte tiltak under planlegging for fase II. ENØK-tiltak i fase II er planlagt gjennomført frå 2011 av, medan fase III er føreslege for utføring frå 2015.

### 1.5.3 Forskingsfarty

Prosjektet vart godkjent ved Stortinget si handsaming av Innst. 7 S (2010–2011), jf. Prop. 1 S (2010–2011). Prosjektet omfattar kjøp av eit nytt forskingsfarty til erstatting av det eksisterande fartyet F/S Marjata III.

Når gjennomføringskostnadene for Etterretningstenesta blir inkludert vert prosjektets gjennomføringskostnader (post 1) 56 mill. kroner og ikkje 26 mill. kroner som det vart informert om i Prop. 1 S (2010–2011).

### 1.5.4 Nasjonalt kompetansesenter for helikopter

Regjeringa har ved fleire anledningar informert om forstudien for mogeleg etablering av eit nasjonalt

kompetansesenter for helikopter i Noreg, seinast i Prop. 1 S (2010–2011).

Forsvarsdepartementet har vurdert funn og anbefalingar i forstudien, samanholdt med Forsvarets behov for tenester i samband med driften av Forsvarets nye helikopter NH-90.

Forstudien syner at det truleg er kundegrunnlag for etablering av simulator for trening av sivile og militære pilotar og besetning i Noreg. Ein føresetnad er at simulatoren blir etablert og drevet av industrien i Noreg. Sivile og militære brukarar, eventuelt også utanlandske, vil på dette grunnlag kunne kjøpe treningstimar i simulatoren.

Innanfor logistikkstøtte vurderer Forsvaret nærare kva Forsvaret må gjere sjølve og kva som kan eller må utførast av andre aktørar. Det er lite sannsynleg at slike tenester vil kunne utførast frå ein stad, eller av ein aktør.

I løpet av året vil Forsvaret senda ut førespurnad om informasjon i forbindelse med kjøp av simulator-treningstimar og tenester innanfor logistikkstøtte for NH-90-helikopter.

Eit samla senter, «nasjonalt kompetansesenter for helikopter», med simulator, logistikk og utdanning, som var utgangspunktet i forstudien, vil såleis neppe bli realisert på ein stad, men vil verte bygd opp gradvis i eit nettverk mellom fleire aktørar.

### **1.5.5 Vidareutvikling av Luftforsvaret sin hovudverkstad på Kjeller**

Det er sett i gang ei utgreiing som ser på korleis Luftforsvaret sin hovudverkstad på Kjeller (LHK) bør utviklast vidare. Bakgrunnen for vurderinga er eit ynskje om å tilpasse verksemda til forventa framtidige endringar i vedlikehaldskonseptet for fly. Ved at vedlikehaldet i aukande grad blir integrert i kontraktane ved kjøp av nye system, er det naudsynt å utgreie løysingar der denne verkstaden kan konkurrere i den opne marknaden. Formålet er såleis å vurdere om det er eit forretningsmessig grunnlag for LHK som kommersiell aktør, og gjennom det kunne posisjonere verksemda for å kunne ta på seg vedlikehaldsoppdrag for leverandørane av materiell som F-35 kampfly og NH-90 helikopter. Tilråding er venta å ligge føre innan sommaren 2011, og regjeringa vil eventuelt kome attende til saka på eigna vis.

### **1.5.6 Vern av toppskyttar på pansra køyretøy av typen Iveco**

Forsvarets logistikkorganisasjon signerte sommaren 2010 kontrakt med ein leverandør om levering av ei løysing for vern av toppskyttar på pansra køyretøy av typen IVECO. Ei slik løysing var planlagt levert i 1. kvartal 2011. Leveransane er forsinka med

om lag eitt år. Grunnen er svakheiter ved det leverte produktet, og at det dermed kunne vere ein risiko å ta det i bruk.

Tryggleiken for personellet er likevel ivaretatt ved at same operasjonskonseptet for oppdrag i Afghanistan i dag blir fulgt. Tryggleiken har difor ikkje vorte dårlegare, men vil bli betre når ei ny løysing er på plass.

## **2. Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Laila Gustavsen, Eva Kristin Hansen, Svein Roald Hansen, Sverre Myrli, Tore Nordtun og Willy Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen, Morten Høglund, Mazyar Keshvari, Peter N. Myhre og Karin S. Woldseth, fra Høyre, Peter Skovholt Gitmark, Ivar Kristiansen og lederen Ine M. Eriksen Søreide, fra Sosialistisk Venstreparti, Bård Vegar Solhjell, fra Senterpartiet, Trygve Slagsvold Vedum, og fra Kristelig Folkeparti, Dagfinn Høybråten, viser til at formålet med proposisjonen er å få Stortingets godkjenning til å starte opp fire nye investeringsprosjekter og å endre et tidligere godkjent prosjekt, samt å orientere Stortinget om noen andre prosjekter og tiltak.

### **Kapittel 2 Nye prosjekter for godkjenning (kap. 1710)**

Komiteen er kjent med at Forsvaret ønsker å erstatte dagens seks stasjoner for grensevakten i Sør-Varanger med to større stasjoner som skal dekke hver sin del av den norsk-russiske grensen – en på Svanvik og en i nærheten av Storskog/Jarfjord.

Komiteen er kjent med at mye av bygningsmassen ved dagens seks grensestasjoner er gammel og til dels uhensiktsmessig, og at en ved å bygge to nye stasjoner får en moderne og langt mer hensiktsmessig bygningsmasse. Dette vil bidra til å effektivisere og forbedre grensevakten.

Komiteen støtter prosjektet innenfor en kostnadsramme på 268 mill. kroner.

Komiteen er videre kjent med at det er behov for større forlegningskapasitet som en følge av vedtaket om i størst mulig grad å samle fagmiljøene innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi i et felles kompetansesenter på Jørstadmoen.

Komiteen støtter derfor prosjektet for nye befalsforlegninger og fritidsmesse innenfor en kostnadsramme på 147 mill. kroner.

### Kapittel 3 Nye prosjekter for godkjenning (kap. 1760)

Komiteen viser til kapittel 3 i proposisjonen, til svar fra forsvarsministeren på en rekke spørsmål fra komiteen og til den åpne komitéhøringen som ble gjennomført 6. juni 2011 med forsvarsminister Grete Faremo og seks høringsinstanser.

Komiteen forutsetter at det holdes sterkt fokus på kostnadsstyringen i et så stort og omfattende prosjekt som kampflyprosjektet, og ber om at regjeringen prioriterer dette frem til regjeringen våren 2012 vil legge frem et oppdatert og fullstendig beslutningsgrunnlag for kampflyanskaffelsen for Stortinget.

Komiteen registrerer at det er gjennomført endringer i det flernasjonale utviklingsprogrammet for F-35, noe som medfører forsinkelser i utviklingsfasen. Dette påvirker også det norske F-35-programmet. Som en følge av dette foreslås det å anskaffe fire F-35 treningsfly for leveranse i 2016 mens hovedleveransen av nye kampfly vil skje fra 2018.

Komiteen ser at anskaffelse av fire F-35 treningsfly i 2016 er med på å sikre en mest mulig kostnadseffektiv og rasjonell overgangsfase mellom F-16 og F-35, samtidig som de er med på å bidra til at Norge opprettholder en tilfredsstillende kampflykapasitet i overgangsfasen mellom F-16 og F-35.

Komiteen viser til at samtlige høringsinstanser som deltok i høringen 6. juni 2011 ga sin støtte til at det nå bør fattes vedtak om anskaffelse av fire F-35 treningsfly og om utvikling av Joint Strike Missile (JSM) trinn 2.

Komiteen viser videre til at flere av høringsinstansene mente at en burde bruke tiden fra vedtak foreligger om anskaffelse av treningsfly og utvikling av JSM trinn 2, og frem til endelig vedtak om hovedanskaffelse i 2012, til å få på plass flere kontrakter for norsk industri. Komiteen deler høringsinstansenes oppfatning om at industrielle leveranser for norsk industri er svært viktig, og vil nok en gang understreke betydningen av at den industrielle verdiskapingen i tilknytning til anskaffelse av nye kampfly med tilhørende system for Norge, må være i samme størrelsesorden som anskaffelseskostnadene.

Komiteen vil vise til at regjeringen etter en grundig vurdering mener at Norge må anskaffe treningsfly i tråd med den opprinnelige leveranseplan i 2016. Komiteen viser til at bestillingsprosessen som leder frem til leveranse av kampfly i 2016, er regulert gjennom en egen avtale (Production, Sustainment and Follow-On MOU) som Norge ved forsvarsministeren skrev under i januar 2007. Komiteen vil videre vise til at leveranse av treningsfly i 2016 betinger at Norge både oppdaterer Norges leveranseplan i august 2011 og leverer en bestilling,

en såkalt PPR (Participant Procurement Request), innen utgangen av 2011.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at en utsettelse av beslutningen om anskaffelse av treningsfly til 2012, vil innebære at tidligste tidspunkt for levering av treningsfly vil være i 2017.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke at det som i regjeringens svar av 1. juni 2011 på komiteens spørsmål nummer 1 fremstår som en teknisk justering for prisvekst, i realiteten er en betydelig økning av kostnadsrammen for anskaffelsen. Uavhengig av om prisendringer skyldes valutaendringer eller andre forhold, er det like fullt en reell prisøkning, og burde av departementet eksplisitt fremstilles som det for Stortinget. Flertallet har også merket seg at anskaffelseskostnadene (P85), inkludert usikkerhetsavsetning, er beregnet å kunne bli opp til 72 mrd. 2011-kroner.

Flertallet viser til at flyvåpenet er en meget viktig del av Norges forsvar og at det er avgjørende viktig å unngå en underfinansiering av forsvarsstrukturen. Flertallet anser en fornyelse av Norges kampflykapasitet som et vitalt ledd i den framtidige forsvarsstruktur. Det er derfor bekymringsfullt at utviklingen av Lockheed Martins kampflyprosjekt F-35 er blitt flere år forsinket og dyrere enn planlagt. Flertallet viser til de vesentlige kostnadsøkninger og utfordringer for kampflyprosjektet som nylig er kommet fram gjennom undersøkelser gjort av United States Government Accountability Office (GAO). Flertallet finner ikke at de kritiske vurderinger som amerikanske myndigheter har anført, er reflektert på en rimelig måte i den foreliggende investeringsproposisjonen.

Flertallet viser videre til den åpne høringen med statsråd Grete Faremo 6. juni 2011, der det ble redegjort for innkjøpet. Flertallet er av den oppfatning at statsråden ikke i tilfredsstillende grad kunne svare på komiteens spørsmål, og vil spesielt understreke at et oppdatert anslag for levetidskostnader ikke ble forelagt komiteen. Den store nominelle økningen i innkjøps- og anskaffelseskostnaden siden 2008 gjorde flertallet bekymret for om de anslåtte levetidskostnadene fra 2008 fortsatt var gjeldende, eller om også dette anslaget ville måtte justeres kraftig opp.

Flertallet mener at prosessen rundt innkjøp av kampfly ikke har vært så åpen og tilgjengelig som forutsatt. Dette er spesielt viktig fordi kampflyprosjektet samlet sett representerer tidenes største investeringsprosjekt for Fastlands-Norge. I lys av det store omfang av beslutningen både politisk og økonomisk,



mener flertallet at investeringsproposisjonen ikke gir den grundige beslutningsinformasjon som man må forutsette i en slik sak. Den mangelfulle informasjonen har ført til at komiteen har sett seg nødt til å organisere en åpen høring samt sende en lang rekke spørsmål i et forsøk på å få fram vesentlige faktaopplysninger som burde vært tilgjengelig i proposisjonen fra regjeringen.

Flertallet finner det svært lite tilfredsstillende at det verken i den foreliggende proposisjonen, gjennom komiteens spørsmål til departementet, eller gjennom komiteens høring om saken, er blitt gitt oppdaterte og tilfredsstillende beregninger om svært sentrale spørsmål, herunder flyenes totale levetidskostnader og implikasjonene for Luftforsvarets øvrige struktur.

Flertallet finner likevel å måtte ta til etterretning at departementet anfører stor risiko for at Luftforsvaret ikke vil kunne opprettholde en tilfredsstillende beredskapsevne for kampflyvåpenet dersom Stortingets samtykke ikke gis nå og bestilling, dvs. Participant Procurement Request av fire treningsfly, gjøres i høst. Ut fra departementets svar må flertallet legge til grunn at Norge og andre partnerland ikke har mulighet til å få levert treningsfly i løpet av 2016 dersom denne tidsplan ikke følges. På denne bakgrunn vil flertallet støtte vedtak om anskaffelse av de fire treningsflyene, selv om beslutningsgrunnlaget langt fra er tilfredsstillende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til kapittel 3.1.6 i proposisjonen og til svar fra forsvarsministeren på spørsmål 1 fra komiteen av 25. mai 2011 der det fremkommer at anskaffelseskostnadene som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 36 (2008–2009) for å velge F-35 i 2008, var beregnet til å være på om lag 42 mrd. nåverdi 2008-kroner. Med teknisk justering for prisvekst, endring i valutakurser og uten neddiskontering, tilsvarer dette om lag 60 mrd. 2011-kroner, mens anskaffelseskostnadene (P50) nå er beregnet til 61 mrd. 2011-kroner. Altså er anskaffelseskostnadene økt med 1 mrd. kroner siden beregningene i 2008.

Disse medlemmer viser til at inkludert usikkerhetsavsetning (P85) er kostnadsrammen for totalanskaffelsen beregnet til 72 mrd. 2011-kroner.

Disse medlemmer vil understreke at pris var blant hovedkriteriene for valg av F-35 som Norges nye kampfly. Disse medlemmer viser til at kostnadsbildet regjeringen benyttet i St.prp. nr. 36 (2008–2009) vil ligge til grunn for anskaffelsen, og at det må opereres med klare øvre kostnadsrammer i kontraktsforhandlingene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti minner om at nedvalget av flytype bl.a. var basert på sterke anbefalinger om at F-35 var «best og billigst». Når både regnestykker og regnemåter endres gjennom prosessen, er det svært krevende for bevilgende myndighet å bedømme den kostnadsutvikling som har funnet sted i prosjektet. Selv etter den åpne høringen og gjentatte runder med spørsmål til statsråden, finner disse medlemmer beslutningsgrunnlaget for Stortinget i denne saken utilfredsstillende. Disse medlemmer vil minne om statsrådets ansvar for å legge frem saker tilstrekkelig utredet og underbygget, slik at Stortinget sikres et forsvarlig grunnlag for sine beslutninger. Det har gjennom prosessen ikke vært mulig for Stortinget å få noe tilfredsstillende svar på verken totalkostnader over flyenes levetid eller implikasjonene for Luftforsvarets øvrige struktur av anskaffelsen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har gjennom hele anskaffelsesprosessen vært skeptiske til beslutningsgrunnlaget for valget av nye kampfly, og viser til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 299 (2008–2009), hvor Fremskrittspartiet fremmet 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.»

Spesielt har disse medlemmer stilt en rekke spørsmål knyttet til kostnadsberegninger og tallgrunnlag. Disse medlemmer merker seg nå at regjeringen ønsker å fremskynde en tidliganskaffelse av fire treningsfly før kontraktsinngåelse om kjøpet av F-35 er ferdig forhandlet og gitt tilslutning til av Stortinget. Dette er etter disse medlemmers oppfatning ikke samsvarende med den av Stortinget vedtatte rekkefølge for kontraktsinngåelse om kjøp av nye kampfly. Disse medlemmer registrerer regjeringens argumentasjon for kjøp av fire treningsfly knyttet opp til innfasingen av F-35, men finner det lite gunstig å inngå en slik avtale om kjøp før det totale kostnadsbildet for kampflyanskaffelsen er endelig avklart. Disse medlemmer merker seg at regjeringen står fast på sine beregninger for anskaffelses- og driftskostnader, slik de ble beregnet i 2008. Dette er etter disse medlemmers oppfatning ikke i samsvar med de vurderinger og beregninger som har fremkommet gjennom undersøkelser gjort av United States Government Accountability Office (GAO).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er av den oppfatning at



departementet også i denne saken har unnlatt å gi informasjon som burde vært gjort tilgjengelig for Stortinget allerede i proposisjonen. Det vises til at hele Prop. 110 S (2010–2011) er seks sider lang, mens omtalen av treningsflyene kun opptar to sider. For et innkjøp som binder oss i enda sterkere grad enn før til Fastlands-Norges største investering noensinne, fremstår for disse medlemmer to sider svært mangelfullt. Det var på denne bakgrunn at disse medlemmer tok initiativ til en åpen høring med statsråden om anskaffelsen, som ble avholdt 6. juni 2011. Det vises videre til at komiteen så seg nødt til å stille departementet flere titalls spørsmål, både før og etter høringen, for å tilegne seg helt grunnleggende informasjon om anskaffelsen av treningsfly og om hovedanskaffelsen av kampfly. Spørsmålene omhandlet blant annet pris, prisutvikling siden 2008, leveringstid, status for JSF-prosjektet i USA og andre partnerland, mv. Dette er informasjon som disse medlemmer mener burde være tilgjengelig allerede i den foreliggende proposisjonen. Disse medlemmer mener en slik saksbehandling fra departementets side i en så viktig sak ikke er tilfredsstillende. Disse medlemmer legger til grunn at departementet etter den kritikken som her fremkommer, leverer grunnleggende og essensiell informasjon på en detaljert måte i kommende proposisjoner. Dette gjelder spesielt proposisjonen om hovedanskaffelsen av kampfly som er forventet i 2012.

Disse medlemmer mener det optimale tidspunkt for vurdering av anskaffelse av treningsfly ville vært våren 2012, da et oppdatert anslag for levetidskostnader og den neste langtidsplanen for Forsvaret foreligger. Forsvarets neste langtidsplan vil, som departementet selv understreker i sine svar til komiteen, ha stor betydning for rammene for driften av kampflyene og driften i resten av Forsvaret.

Disse medlemmer er av den mening at Forsvarets utvikling de seneste årene har understreket behovet for å se innkjøp av kampfly i sammenheng med sannsynlige driftskostnader og sannsynlige økonomiske rammer for Forsvaret generelt. Den vedtatte forsvarsstrukturen er fortsatt betydelig underfinansiert, og et innkjøp av kampfly til en levetidskostnad på 145 mrd. 2008-kroner eller mer, fordrer at man setter av tilstrekkelige midler til å kunne utnytte investeringen fullt ut. Disse medlemmer forutsetter også at drift av kampfly ikke skal gå ut over driften av den øvrige forsvarsstrukturen. Det er derfor av stor viktighet å se kampflykjøpet i sammenheng med neste langtidsplan, som Stortinget skal behandle våren 2012.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres merknader i Innst. S. nr. 299 (2008–2009),

der det understrekes at selv om innstillingen kun gir regjeringen fullmakt til å forhandle med Lockheed Martin om kampflykjøp, innebærer innstillingen at reelt valg av kampfly er tatt. Det vises videre til at Høyre i den samme innstillingen gjorde det klart at selv om det var uoverensstemmelser rundt prisen på de to alternativene som ble vurdert, var ikke pris utslagsgivende for Høyre da bare ett av kampflyalternativene oppfylte norske fagmilitære og operative krav. Disse medlemmer er fortsatt av den klare oppfatning at F-35 er det rette fly for det norske Forsvaret.

Disse medlemmer viser også til at Høyre i Innst. S. nr. 299 (2008–2009) understreket at prosessen rundt innkjøp av kampfly hadde vært lukket og utilgjengelig, også for Stortinget.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til Høyres merknader i Innst. S. nr. 299 (2008–2009), der Høyres medlem skrev følgende:

«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 inneværende 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 budsjettamme. 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 vedtatte budsjettammer, 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.»

Disse medlemmer viser videre til departementets svar på spørsmål nummer 5 fra komiteen av 6. juni 2011, der departementet skriver følgende:

«Totalt sett er det Forsvarsdepartementets vurdering at kostnadsbildet, herunder de totale levetidskostnadene, ikke er vesentlig endret og befinner seg innenfor usikkerhetsestimater fra 2008, både når det gjelder anskaffelseskostnader og driftskostnader.»

Disse medlemmer innehar ikke samme utredningskapasitet som departementet, og må derfor legge departementets vurdering til grunn. Disse medlemmer forutsetter at kostnadsbildet ikke er vesentlig endret siden 2008.

Disse medlemmer viser videre til departementets svar på spørsmål nummer 13 fra komiteen av 6. juni 2011, der departementet skriver følgende:

«Ved å utsette beslutningen om anskaffelse av fire treningsfly til 2012, vil flyene tidligst kunne leveres i 2017. F-16 vil med stor sannsynlighet måtte opereres helt til 2023, det vil si helt til ytre grense av den bufferen vi har planlagt med i forhold til F-16s levetid. Dette vil bety en økt usikkerhet knyttet til kampflyvåpenets operative evne i vekslingsfasen mellom F-16 og F-35, og vi kan risikere at kampflyvåpenet ikke vil klare å opprettholde en tilfredsstillende beredskapsevne på grunn av F-16s vedlikeholds status på det tidspunktet.»

Disse medlemmer forutsetter at departementets opplysninger er korrekte, og at treningsfly ikke kan fremskaffes i 2016 med mindre Stortinget tar en avgjørelse i denne saken i inneværende sesjon.

Disse medlemmer mener det ikke vil være akseptabelt dersom en utsettelse vil kunne føre til at man i en overgangsfase mellom F-16 og F-35 ikke vil klare å opprettholde en tilfredsstillende beredskapsevne. Opplysningene departementet har fremskaffet angående pris, overlapping mellom kampflysystemene og konsekvenser for beredskapevnen, er av disse medlemmer tillagt avgjørende betydning. De er en betingelse for at disse medlemmer støtter regjeringens forslag om innkjøp av treningsfly nå.

Komiteen er enig i at det anskaffes fire treningsfly, innenfor en kostnadsramme på 4,8 mrd. kroner.

Komiteen viser til at utvikling og integrering av Joint Strike Missile (JSM) til F-35 er en vesentlig del av Norges kampflyanskaffelse med tilhørende system. Komiteen merker seg at trinn 2 i utvikling av JSM innebærer en videreutvikling av missilet, slik at det tilfredsstillende kravet til å bli integrert i F-35. Komiteen merker seg videre at JSM fremstår som det eneste antioverflatevåpenmissilet som vil kunne være tilgjengelig rundt 2020, som kan bæres innvendig i F-35, og som oppfyller de kravene som er utarbeidet i F-35-programmet. Komiteen vil også understreke at JSM er en vesentlig komponent for å sikre Norge den nødvendige industrielle verdiskaping i forbindelse med kampflykjøpet. Komiteen merker seg for øvrig at regjeringen vurderer det som et realistisk mål å få etablert et flernasjonalt samarbeid om den videre utviklingen av JSM etter trinn 2.

Komiteen støtter prosjektet om utvikling av Joint Strike Missile, trinn 2, med en kostnadsramme på 1 029 mill. kroner.

#### **Kapittel 4 Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret**

Komiteen er kjent med at det såkalte Logistikkprosjektet er det tredje og siste store prosjektet i LOS-programmet i Forsvaret. Komiteen har merket seg at gjennomføringen av dette prosjektet overstiger den tidligere vedtatte kostnadsrammen. Komiteen er enig i at en av hensyn til å få et felles integrert forvaltningssystem i Forsvaret, ikke kan avslutte prosjektet nå. Komiteen stiller seg likevel kritisk til den omfattende kostnadsøkningen som har vært i prosjektet.

Komiteen velger å støtte den økte kostnadsrammen på totalt 786 mill. kroner for Logistikkprosjektet i LOS-programmet.

#### **Kapittel 5 Saker til informasjon**

Komiteen har ingen merknader og tar disse informasjonssakene til etterretning.

### **3. Komiteens tilråding**

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2011 kan

1. starte opp nye investeringsprosjekt, medrekne større egedoms-, bygge- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 og 3 Nye prosjekt for godkjenning i den framlagde proposisjonen, innanfor dei gjevne kostnadsrammene.
2. endre tidlegare vedtekne investeringsprosjekt, omtala i kapittel 4 Tidlegare vedtekne materiellprosjekt i den framlagde proposisjonen, innanfor dei gjevne kostnadsrammene.

Oslo, i utenriks- og forsvarskomiteen, den 14. juni 2011

**Ine M. Eriksen Søreide**

leder

**Sverre Myrli**

ordfører

**Vedlegg 1****Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 1. juni 2011****Svar på spørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen oversendt i brev av 25. mai 2011 i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S. (2010–2011)**

1. Under punkt 3.1.6 i proposisjonen refereres det til kostnader. Vi ber om en samlet og sammenlignbar oppstilling over følgende tall: Innkjøpskostnadene per fly og samlet; de totale anskaffelseskostnadene per fly og samlet; og de totale levetidskostnadene per fly og samlet. Det bes om at departementet setter opp hva de forventede kostnadene var i 2008, hva de forventede kostnadene er per i dag, og hva eventuelle prisøkninger skyldes. Samtlige tall bes oppstilt i både 2008-kroner og i 2011-kroner. Det bes om at tallene settes opp så lett sammenliknbare som mulig.

**Svar:**

Høsten 2008 ble F-35 valgt som erstatning for dagens F-16 kampfly. Til grunn for denne beslutningen lå det en grundig kostnadsanalyse av kandidatene, herunder analyse av totale levetidskostnader (Life cycle cost/LCC) og total anskaffelseskostnad for F-35 og den andre kandidaten JAS GRIPEN NG.

*Anskaffelseskostnad:*

|  | Kostnader beregnet i 2008 (2008 kr) | Kostnader beregnet i 2008 (2011 kr) | Kostnader beregnet i 2011 (2011 kr) |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Anskaffelseskostnad                        | 50 mrd.                             | 60 mrd.                             | 61 mrd.                             |
| Anskaffelseskostnad pr. fly (gjennomsnitt) | 896 mill.                           | 1071 mill.                          | 1089 mill.                          |

Den reelle endringen i kostnadsbildet, som også redegjort for i proposisjonen pkt. 3.1.6, er om lag én mrd. kroner. Denne endringen skyldes primært at amerikanske myndigheter har flyttet en andel av sine flyleveranser til noe senere i produksjonsfasen enn opprinnelig planlagt.

*Innkjøpskostnad:*

|  | Kostnader beregnet i 2008 (2008 kr) | Kostnader beregnet i 2008 (2011 kr) | Kostnader beregnet i 2011 (2011 kr) |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Innkjøpskostnad                        | 31 mrd.                             | 37 mrd.                             | 38 mrd.                             |
| Innkjøpskostnad pr. fly (gjennomsnitt) | 554 mill.                           | 661 mill.                           | 679 mill.                           |

Total anskaffelseskostnad for F-35 (fly, initiell logistikk og våpen) var i 2008 beregnet til om lag 42 mrd. nåverdi 2008-kroner. Dette tilsvarer om lag 50 mrd. 2008-kroner uten neddiskontering.

I tabellen under angis F-35 programmets totale anskaffelseskostnad og total anskaffelseskostnad pr. fly. Med total anskaffelseskostnad menes kostnadene for selve flyet inkludert nødvendig tilleggsutstyr, initiell logistikk og våpen. I de tilfeller kostnader pr. fly oppgis er det lagt til grunn gjennomsnittlig kostnad pr. fly for 56 fly anskaffet i tråd med henholdsvis planlagt leveringsplan i 2008 og oppdatert leveringsplan fra 2011. Disse kostnadene er oppgitt slik de ble beregnet i 2008, og slik de nå er beregnet i den oppdateringen av kostnadsbildet som det er redegjort for i pkt. 3.1.6 i Prop. 110 S. (2010–2011). I tillegg er totalberegningen i 2008 oppdatert til 2011-kroner for lettere å kunne sammenligne reell endring (midtre kolonne).

I begge tabellene under er alle tall oppgitt i reelle kroner, det vil si uten neddiskontering, i det års kronerverdi som er angitt øverst i hver kolonne. Tallene er avrundet.

Tabellen under viser innkjøpskostnad for flyene. Med innkjøpskostnad menes kostnadene for selve flyet inkludert nødvendig tilleggsutstyr, men uten initiell logistikk og våpen.



Levetidskostnader (Life Cycle Cost – LCC) var i 2008 beregnet til 145 mrd. nåverdi 2008-kroner. Det er ikke gjennomført en oppdatert LCC-analyse etter beregningen som ble gjort i 2008. Den oppdateringen av kostnadsbildet som er redegjort for i Prop. 110 S (2010-2011) omfattet kun anskaffelseskostnadene. Stortinget vil få seg forelagt en oppdatert LCC-analyse som en del av beslutningsgrunnlaget for hovedanskaffelsen av F-35. Dette er planlagt lagt frem for Stortinget som en del av den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, våren 2012.

Både Norge og de andre partnerne har et sterkt fokus på levetidskostnadene og amerikanske myndigheter har blant annet igangsatt en såkalt "Sustainability Baseline Review" som nettopp har til hensikt å identifisere kostnadsdrivere med iverksetting av påfølgende tiltak for å redusere kostnadene. I Norge har F-35-programmet iverksatt en gjennomgang av drifts- og operasjonskonsept for å oppnå en mest mulig kosteffektiv drift. Levetidskostnadene vil også avhenge av hvilken vedlikeholdsløsning som legges til grunn. Kosteffektiviteten til vedlikeholdsløsningen avhenger av en fremtidig optimal basestruktur i Luftforsvaret.

2. *I henhold til proposisjonen forventer Forsvarsdepartementet at leveranse av 4 treningsfly i 2016 skal koste rundt 800 millioner kroner for hvert enkelt fly (3,2 milliarder totalt), mens Norge kun to år senere forventer å kunne ta imot de første serieproduserte flyene til en betydelig lavere stykkpris. Føler Forsvarsdepartementet seg sikre på at denne prisreduksjonen nå faktisk kan skje, og over et så kort tidsrom?*

**Svar:**

Tilbudet fra amerikanske myndigheter av april i 2008 bygger på at prisen beveger seg nedover i en kurve etter hvert som produksjonstakten øker, den såkalte lærekurveeffekten. Prisutviklingen frem til nå har fulgt denne nedadgående kurven – i tråd med våre forventninger. Det er siden 2007 og frem til i dag inngått fire kontrakter (ingen norske foreløpig) for leveranser av til sammen 63 serieproduserte fly. De tre første kontraktene som er inngått er såkalte kostnadskontrakter med tak, mens den fjerde inngåtte kontrakten er en priskontrakt med incentiver. Overgangen til priskontrakt (som for øvrig skjedde to år før opprinnelig planlagt) gir bedre forutsigbarhet i forhold til en forventet prisutvikling i henhold til forventet lærekurve.

Før de fire første norske flyene skal leveres forventes i underkant av 200 fly å være produsert. Før hovedleveransen starter, er det forventet produsert i overkant av 400 fly. Forsvarsdepartementet forventer

at stykkprisen fortsatt følger den forventede nedadgående kurven.

3. *Amerikanske myndigheter opererer med gjennomsnittspriser for sine estimater, noe som gjør disse vanskelige å bruke i en norsk sammenheng, da vi kun skal betale kostnadene i det året de norske maskinene bygges. For å bedre forståelsen for de reelle kostnadene som forventes fra norsk side, kan Forsvarsdepartementet gi Stortinget en indikasjon på hvilken stykkpris, inkludert integrerte systemer og sensorer, norske myndigheter forventer å måtte betale for sine maskiner fra 2018 og videre? Hvis ikke, kan Stortinget forvente å få denne informasjonen forelagt før en endelig avgjørelse blir tatt?*

**Svar:**

Det vises til svar på spørsmål 1 over. Der er forventningskostnaden i gjennomsnitt pr. fly for den norske anskaffelsen oppgitt. Et oppdatert beslutningsgrunnlag vil bli lagt frem for Stortinget som en del av beslutningsgrunnlaget for hovedanskaffelsen. Dette er planlagt lagt frem for Stortinget våren 2012.

4. *Det vises til Forsvarsdepartementets brev til Stortingets forsvarskomiteé av 6. mars 2009, svar nr. 4. I svaret skisserer departementet totale forventede levetidskostnader for F-35 på 145 milliarder kroner. Dette skal dekke "forventede kostnader til våpen, infrastruktur, erstatningsfly, drivstoff, organisasjon inkludert lønninger, utdanning med mer." Har endringene i F-35-programmet og forskyvningen i tid endret størrelsen på eller forholdet mellom faktorene i de forventede levetidskostnadene i forhold til de opprinnelige anslag fra 2008? Hvis så ber vi om en oversikt over disse endringene.*

**Svar:**

Det er ikke gjennomført en fullstendig oppdatering av totale levetidskostnader (LCC) etter 2008. Dette arbeidet pågår og vil ferdigstilles som grunnlag for fremleggelse av den totale kampflyanskaffelsen. I forhold til usikkerhetsanalysen (UA), som ble gjennomført i 2008, ser vi at enhetsprisen har økt noe totalt sett på grunn av færre produserte fly på det tidspunktet Norge anskaffer fly. Samtidig ser vi at enkelte andre faktorer endres noe i motsatt retning. Samlet sett er vår vurdering at det samlede levetidskostnadsbildet ikke er vesentlig endret.

Stortinget vil få seg forelagt en oppdatert LCC-analyse som en del av beslutningsgrunnlaget for hovedanskaffelsen av F-35. Denne er planlagt lagt

frem for Stortinget som en del av den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, våren 2012.

5. *Forventede driftsutgiftene for F-35 synes fortsatt forbundet med betydelig usikkerhet. Flere analyser viser at driftsutgiftene vil bli betydelig høyere enn tidligere forespeilet, og da også betydelig høyere enn det som i dag er tilfelle for F-16. I henhold til enkelte estimater over 33 pst. høyere.*

a. *Mener Forsvarsdepartementet at forventede driftsutgifter fortsatt befinner seg innenfor usikkerhetsavsetningen som ble gjort i 2008?*

**Svar:**

I levetidskostnadsberegningene fra 2008 inngikk også estimater knyttet til drift av flyene. Det er ikke gjennomført en fullstendig oppdatering av totale levetidskostnader (LCC) etter 2008. Dette arbeidet pågår og vil ferdigstilles som grunnlag for fremleggelse av den totale kampflyanskaffelsen, planlagt neste år. Det er Forsvarsdepartementets vurdering at kostnadsbildet ikke er vesentlig endret og befinner seg innenfor usikkerhetsestimater fra 2008, både når det gjelder anskaffelseskostnader og driftskostnader.

Stortinget vil få seg forelagt en oppdatert LCC-analyse som en del av beslutningsgrunnlaget for hovedanskaffelsen av F-35. Denne er planlagt lagt frem for Stortinget som en del av den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, våren 2012.

b. *Hva er kostnad pr. flytime for F-16 i dag, og hvilken kostnad pr. flytime for F-35 ligger til grunn for de estimater man har foretatt av den totale levetidskostnaden for F-35?*

**Svar:**

Med utgangspunkt i dagens struktur og aktivitetsnivå er marginalkostnaden pr. flytime for F-16 beregnet til om lag 63 000 kroner. Tilsvarende og med samme drivstoffpriser og valutakurs er marginalkostnaden pr. flytime for F-35 beregnet til om lag 89 000 kroner.

c. *Dersom det skulle vise seg at driftsutgiftene til F-35 blir 33 pst. høyere enn til F-16, hva vil den totale levetidskostnaden bli sammenliknet med estimatene som ble gjort i 2008?*

**Svar:**

I levetidskostnadsberegningene fra 2008 inngikk også estimater knyttet til drift av flyene. Korrigert for ulike drivstoffpriser, valutakurser og aktivitetsnivå,

viste disse at driftskostnadene for F-35 kunne øke med inntil 40 % i forhold til dagens F-16.

Det er samtidig viktig å understreke to forhold i denne sammenheng. For det første inneholder driftskostnadene for F-35 en andel kostnader som for F-16 håndteres som investeringskostnader. Driftstall for F-16 og F-35 er derfor ikke direkte sammenlignbare. Dernest er det lagt meget konservative forutsetninger til grunn i beregningene. Dette har sin bakgrunn i at vesentlige faktorer som påvirker driftskostnadene ennå ikke er klarlagt. Dette skyldes blant annet at:

- det pågår fortsatt betydelig arbeid i det flernasjonale programmet for å drive driftskostnadene ved systemet ned
- det er ikke fra norsk side konkludert med hvordan den nasjonale delen av understøttelsen skal innrettes, herunder også hvilke deler av dagens støttevirkosomhet som eventuelt vil bli overflødiggjort med implementeringen av F-35
- det er ikke konkludert med hvorvidt de norske flyene skal driftes ut fra en eller to baser.

Etter vår vurdering ligger det et betydelig potensiale for å redusere driftskostnadene gjennom smarte valg og kostnadseffektive løsninger i det videre arbeidet. Vi forventer også at det sterke fokuset som er lagt på kostnadsreduksjoner, særlig fra amerikanske myndigheter den senere tiden, vil gi positive resultater i denne sammenheng.

Da F-35 har et vesentlig større spekter av evner og funksjoner enn dagens F-16, vil en viktig del av det videre arbeidet også være å identifisere overlappende evner i forhold til øvrige deler av forsvarsstrukturen, og realisere kostnadsreduksjoner dette kan åpne for.

d. *Har departementet analysert hvilke konsekvenser eventuelle økte driftsutgifter for F-35 kan ha for driftsbudsjettene for Luftforsvaret spesielt og Forsvaret generelt?*

**Svar:**

Som redegjort for tidligere vil regjeringen legge frem en helhetlig anbefaling knyttet til anskaffelse og implementering av nye kampfly, som en del av den nye langtidsplanen. Denne anbefalingen vil bygge på en helhetlig vurdering der antall fly, operativt ambisjonsnivå og lokaliseringsløsning vil bli sett i forhold til øvrige deler av forsvarsstrukturen, samt behovet og grunnlaget for midlertidige eller varige økninger av forsvarsrammen.

e. *Hvordan vil eventuelt økte driftskostnader påvirke anslagene for forsvarsbudsjettene i perioden JSF blir driftet?*

**Svar:**

Se svar på spørsmål d.

6. *Kan FD bekrefte at det norske bidrag til utviklingen av JSF ligger fast, og at de eneste økningene i norske utgifter vil komme fra en eventuell økning i innkjøps- og driftskostnader?*

**Svar:**

Det norske bidraget på 125 millioner dollar til utviklingsfasen relatert til F-35 ligger fast. Alle kostnadsøkninger knyttet til utviklingsfasen siden den startet i 2001 (Norge kom med i 2002) er i sin helhet dekket av amerikanske myndigheter.

7. *Basert på opplysninger gitt i en høring for det amerikanske senatets forsvarskomite den 19. mai forventer man nå ikke at utvikling og testing av "mission systems and flight sciences" for F-35A vil bli ferdigstilt før første kvartal i 2016 og programvaren forventes ikke ferdigstilt før august 2016 (Combined Statement, s. 6 og s. 9). Kan de fire treningsflyene som skal leveres til Norge samme år da forventes å ha samme tekniske standard med tanke på sensorer og systemer som serieproduksjonsflyene? Hvis ikke, vil disse flyene bli gjenstand for ytterligere utgifter i etterkant for å få dem opp til samme standard?*

**Svar:**

De fire treningsflyene, som i overskuelig fremtid skal opereres fra en base i USA, vil også være serieproduksjonsfly. Disse flyene vil sannsynligvis bli levert med såkalt Block-2B programvare i stedet for Block-3 programvare som planlagt for flyene levert i 2018. For treningsformål vil denne eventuelle forskjellen i programvare ikke ha noen praktisk betydning. Våre treningsfly vil operere i en pool sammen med andre partnerlands treningsfly ved et internasjonalt treningscenter i USA. Det er planlagt at alle disse flyene oppgraderes fortløpende når nye Block-versjoner av flyet ferdigstilles og gjøres tilgjengelige. På samme måte planlegger vi å oppdatere alle fly vi anskaffer fortløpende når nye Block-versjoner er tilgjengelige. Kostnadene forbundet med disse oppdateringene er inkludert i de totale levetidskostnadene (LCC) for kampflyanskaffelsen.

8. *Gitt den nye tidsplanen for anskaffelsen, når forventer departementet at norske F-35 kan nå såkalt initial operational capability, og når forventer man at samtlige norske F-35 vil være fullt operative?*

**Svar:**

Til tross for forsinkelsene knyttet til utviklingen av F-35 vil det være mulig for oss å nå Initial Operational Capability (IOC<sup>1</sup>) i 2019, gitt at vi kan operere fire treningsfly fra 2016 og gjennomfører hovedleveransen i perioden 2018 til 2021. Full Operational Capability (FOC<sup>2</sup>) planlegges oppnådd i løpet av 2023/2024.

9. *Det bes om en oversikt for status for JSF-prosjektet for samtlige partnerland. Des bes i tillegg om en vurdering av prisen andre partnerland er forespeilet for F-35, og om disse prisene er sammenliknbare med prisen Norge er forespeilet.*

**Svar:**

Det understrekes at alle F-35 partnerland er sikret samme pris for samme versjon av F-35 levert i samme år. Det USA kommer til å betale for sine F-35A i 2018 er det samme som Norge kommer til å betale for sine tilsvarende fly levert i samme år. Eventuelle nasjonale krav om "tilleggsutstyr" vil naturligvis kunne endre dette bildet. Disse forholdene er regulert gjennom den multinasjonale avtalen om produksjon, understøttelse og videreutvikling av F-35 (Production, Sustainment & Follow-on Development - PSFD MoU), underskrevet av alle de ni partnerne. Et vedlegg til denne avtalen (Annex A) beskriver partnernes planer for anskaffelse av fly, og planen revideres årlig. Etter gjeldende plan er status i de enkelte partnernasjoner som følger:

**USA** skal etter planen anskaffe om lag 2 400 fly fordelt på alle de tre ulike F-35-versjonene. Det amerikanske luftforsvaret vil være hovedkunden med en planlagt anskaffelse av mer enn 1 700 fly av samme versjon som Norge planlegger å anskaffe.

Amerikanske myndigheter har hittil bestilt 58 ordinære serieproduksjonsfly, og forventes å inngå kontrakt på ytterligere 32 fly senere i år.

**Canada** besluttet i 2010 å anskaffe F-35, og har planer om å anskaffe 65 fly, med første leveranser av fly i 2016.

**Italia** planlegger en total anskaffelse på 131 fly,

- 
1. **Initial Operating Capability (IOC):** Den første oppnåelsen av en evne til effektivt å kunne benytte F-35 for å gjennomføre den minste selvberende aktivitet utledet fra det politiske ambisjonsnivået for kampfly. IOC inntreffer når våpensystemet F-35 tilfredsstillende operative krav for å gjennomføre aktiviteten, samt bemannes og opereres av en tilstrekkelig trenet, utstyrt og understøttet organisasjon.
2. **Full Operational Capability (FOC):** Den fulle oppnåelsen av en evne til effektivt kunne benytte F-35 for å oppfylle hele det politiske ambisjonsnivået for kampfly. FOC inntreffer når våpensystemet F-35 tilfredsstillende operative krav for å fylle ambisjonsnivået, samt bemannes og opereres av en trenet, utstyrt og understøttet organisasjon.



**Tyrkia** planlegger en total anskaffelse på 100 fly, med første leveranser av fly i 2015.

**Australia** har allerede besluttet anskaffelse av de første 14 flyene – for leveranse fra 2014, av en planlagt totalanskaffelse på 100 fly.

**Storbritannia** har allerede bestilt to testfly i lavrateproduksjonsserie (LRIP) 3 og 4 av typen F-35B<sup>1</sup>. Høsten 2010 besluttet de å bytte til F-35C<sup>2</sup> for sin videre planlagte anskaffelse på totalt 138 fly – med leveranser fra 2015.

**Danmark** har utsatt sin beslutning om valg av nytt kampfly til nærmere 2014 og har reduserte sin opprinnelig planlagte bestilling på 48 fly til 30 fly. Danskene fortsetter sin deltagelse i F-35 programmet. Tidligste flyleveranse vil først kunne skje fra ca. 2018.

**Nederland** har bestilt to F-35 testfly, det siste nå i begynnelsen av mai måned. Det endelige formelle valget av F-35 er ennå ikke tatt, men de foreløpige planene tilsier en totalbestilling på 85 fly – med leveranse fra 2016. Gjennom bilaterale møter med nederlandske myndigheter er vi orientert om at den politiske prosessen i Nederland gjør at deres anskaffelsesprosess vil ta noe lengre tid enn opprinnelig planlagt. Det forventes derfor at Nederland gjennom årets revisjon av PSFD MoU Annex A vil justere tidspunktet for start av hovedleveransen til 2019.

10. *Har departementet på det nåværende tidspunkt noe systematisk eller formalisert samarbeid med andre partnerland i F-35-prosjektet for å kunne påvirke utviklingen i prosjektet, tekniske spesifikasjoner, pris mv. Har departementet eventuelt vurdert slikt samarbeid?*

**Svar:**

Det amerikanskledede flernasjonale F-35 programmet er et samarbeidsprosjekt mellom de ni partnerlandene hvor Norge deltar i alle relevante formaliserte grupper og komiteer knyttet til utviklingen av flyet. I tillegg tar vi initiativ til og deltar i ulike ad hoc samarbeidskonstellasjoner innenfor partnerskapet, der de deltakende landene forsøker å finne gode felles løsninger på ulike problemstillinger. Samarbeidet med Canada og Nederland knyttet til bremseskjerm er et eksempel på det sistnevnte.

11. *Gitt den nye tidsplanen for anskaffelsen, når forventer departementet at de siste F-16 maskinene tas ut av tjeneste? Forventer Forsvarsdeparte-*

*16 i tjeneste lenger enn det som tidligere var antatt?*

**Svar:**

Etter gjeldende plan tas de siste F-16 flyene ut av tjeneste i løpet av 2021. Det er ikke planlagt ytterligere investeringer på F-16 som følge av en noe lengre planlagt drift enn det som lå til grunn for beslutningen i 2008.

12. *Kan Forsvarsdepartementet forsikre Stortinget om at det vil finnes tilstrekkelig teknisk personell tilgjengelig i overgangsperioden mellom F-16 og F-35 til å sikre at eksisterende fly kan fortsette å operere som normalt, samtidig som norsk personell får nødvendig trening for å få fullt utbytte av nye fly så fort disse leveres? Kan Regjeringen forsikre Stortinget om at vi ikke vil få en situasjon tilsvarende den som fant sted i Sjøforsvaret nylig, hvor tidligere fregatter og MTBer måtte tas ut av tjeneste før nye fregatter og Kystkorvetter var klare, fordi det ikke fantes tilstrekkelig personell til å drifte begge i overgangsperioden? Hvilke tiltak gjennomfører Forsvaret for å sikre tilstrekkelig personell og kompetanse på begge systemer i overgangsfasen?*

**Svar:**

Vi trenger å anskaffe fire F-35 i 2016 for at vi skal være klar til å starte opplæringen av flygere og teknikere når hovedleveransen starter i 2018.

Forsvarsdepartementet arbeider for tiden med å vurdere samlet kapasitetsleveranse totalt fra kampflysystemene F-16 og F-35 i overgangsfasen. Det vil bli en periode med redusert kapasitet fra kampflyvåpenet som følge av at personellet må konverteres fra F-16 til F-35, og det arbeides for å identifisere de mest kritiske områdene og utarbeide risikoreduerende tiltak, herunder tiltak for å sikre en tilstrekkelig flytimeproduksjon på F-16 i overgangsfasen.

Det er derfor helt nødvendig at vi tar denne beslutningen i år hvis vi skal kunne opprettholde en tilfredsstillende kampflykapasitet i overgangsfasen mellom F-16 og F-35.

13. *Ifølge proposisjonen punkt 3.2.2 har FFI på oppdrag fra departementet gjennomført en alternativanalyse for langtrekkende antioverflatevåpen til nye kampfly. Analysen bes oversendt.*

**Svar:**

FFIs rapport oversendes som en del av denne besvarelsen. Rapporten er gradert begrenset.

<sup>1</sup> STOVL – den versjonen som kan ta av på korte strekninger og lande vertikalt.

<sup>2</sup> CV - hangarskipsversjonen

14. Kjenner departementet til om det er gjort eksterne markedsundersøkelser for JSM?

**Svar:**

Forsvarsdepartementet er i aktiv dialog med alle partnerne i F-35-programmet rundt behovet for antioverflatekapasitet. Blant partnernasjonene er det erkjent at det per i dag eksisterer et kapasitetsmessig gap når det gjelder våpen med antioverflatekapasitet som også kan bæres innvendig i F-35 og derigjennom bevare flyets lavsignaturegenskaper (stealth). JSM dekker meget godt kapasitetsbehovet for Norge, og gjennom dialogen med partnerne fremkommer det at JSM også vil kunne fylle deres udekkede behov for antioverflatekapasitet til F-35.

Vi er også kjent med at Kongsberg Defence Systems (KDS), ved hjelp av eksterne rådgivere i USA, har gjennomført flere markedsanalyser. Disse analysene baserer seg på de mest aktuelle F-35-partnerlandenes og potensielle 3. land kunders behov, herunder antall plattform, samt konkurransesituasjonen. I følge KDS viser disse analysene at det burde være mulig å selge om lag 2 500 missiler over en 15 års periode, gitt at JSM realiseres som et samarbeidsprosjekt med andre F-35-partnerland.

15. Ifølge proposisjonen punkt 3.1.5 er det gjennomført en ekstern kvalitetssikring av kampflyprosjektet. Denne bes oversendt.

**Svar:**

Det er i arbeidet med anskaffelsen av fire treningsfly og utvikling av JSM trinn 2 gjennomført ekstern kvalitetssikring av de relaterte beslutningsdokumentene. Rapportene fra ekstern kvalitetssikrer er gradert begrenset og vedlagt denne besvarelsen.

16. Mener regjeringen at man med forslaget som nå foreligger, følger den prosessen man tidligere har forelagt Stortinget?

**Svar:**

Forslaget i Prop. 110 S (2010-2011) er i tråd med den prosessen som tidligere er omtalt i St.prp. nr. 36 (2008-2009), med senere justeringer som det er redegjort nærmere for i Prop. 1 S (2010-2011).

17. Finnes det et øvre tak for hvor mye regjeringen mener man kan akseptere som stykkpris pr fly?

**Svar:**

Det oppdaterte kostnadsbildet knyttet til nye kampfly er i liten grad endret i forhold til det Stortinget ble orientert om i 2008. Regjeringen mener derfor at det foreligger et godt grunnlag for å gå videre i

anskaffelsesprosessen. Hvis det skulle vise seg på et senere tidspunkt at kostnadene skulle avvike vesentlig fra hva som er lagt til grunn, vil det selvfølgelig være nødvendig å vurdere selve grunnlaget for anskaffelsen, herunder hva som er en akseptabel enhetspris, på nytt. Samtidig er det lite som tyder på at dette vil skje. Det er siden 2007 inngått anskaffelseskontrakter for leveranse av til sammen 63 stk. F-35 produksjonsfly og stykkprisen har så langt hatt den forventede utviklingen, jf. svaret på spørsmål 2 over.

18. Vil investeringskostnadene ha innflytelse på basevalg; antall fremtidige faste baser for jagerflyene – en eller to baser?

**Svar:**

Regjeringen vil ta stilling til endelig antall fly/ambisjonsnivå og lokalisering samlet i den nye langtidsplanen for forsvarssektoren. Dette vil være en helhetlig vurdering der antall fly, operativt ambisjonsnivå og lokalisering (antall baser og geografisk lokalisering) vil bli sett i forhold til øvrige deler av forsvarsstrukturen og behovet for midlertidige eller varige økninger av forsvarsrammen.

19. Vurderer regjeringen å foreta en ny vurdering av valg av flytype eller låses valget dersom man nå velger å kjøpe 4 JSF?

**Svar:**

Etter en omfattende formalisert prosess som startet i 2005, valgte regjeringen 20. november 2008 F-35 som Norges fremtidige kampfly. Gjennom behandlingen av Innst. S. nr. 299 (2008-2009), jf. St.prp. nr. 36 (2008-2009), ga Stortinget sin tilslutning til at det skulle innledes en forhandlingsprosess for anskaffelse av nye kampfly av typen F-35. Valget av F-35 som Norges fremtidige kampfly ligger fast og det legges følgelig ikke opp til noen fornyet kandidatvurdering.

20. Hva er regjeringens hovedstrategi for å sikre at norsk industri kan være en del av produksjonen av JSF?

**Svar:**

Regjeringen har gjennom St.meld. nr. 38 (2006-2007) etablert en helhetlig strategi for å ivareta de næringspolitiske aspekter ved Forsvarets anskaffelser. Denne strategien ligger også til grunn for den industrielle oppfølgingen knyttet til kjøp av F-35 kampfly. Det overordnede siktemålet beskrevet i St.prp. nr. 36 (2008-2009) er at verdiskapingen for industrien i Norge knyttet til levering av ny kampfly-

kapasitet og tilhørende systemer skal være av samme størrelsesorden som anskaffelseskostnadene.

Industrisamarbeidet blant partnernasjonene i F-35 programmet bygger på prinsippet om "best value" for å sikre en lavest mulig pris for F-35. Dette innebærer at det ikke kan kreves gjenkjøp slik Norge normalt gjør i forbindelse med store materiellanskaffelser. Industrien i partnernasjonene må således konkurrere seg til oppdrag på flyet.

Sammen med industrien er det utarbeidet en strategi som skal ivareta det industrielle siktemålet. Strategien legger opp til å sikre et bredere industrielt engasjement enn det som i utgangspunktet lå i industriplanen til Lockheed Martin. Det er identifisert egne nasjonale områder som Joint Strike Missile, 25mm kanonammunisjon (APEX) og kompositt. I tillegg arbeides det også med leveranser utenfor F-35 programmet. Strategien innebærer en aktiv oppfølging mot den amerikanske leverandøren både fra myndighetenes side og fra industriens side.

Det har over lang tid vært arbeidet systematisk med å posisjonere norske bedrifter slik at de blir i stand til å konkurrere om oppdrag på flyet. Det har blant annet vært satset på kompetanseoppbygging og teknologioverføring gjennom en målrettet bruk av gjenkjøpsmidler knyttet til det norske kjøpet av C-130 J.

Det er per mai 2011 inngått kontrakter til en samlet verdi av ca. 370 mill. USD (ca. 2,2 mrd. kroner; 1 USD=6 kroner). Bedriftene Kongsberg, Kitron, Natech og Techni har alle kontrakter med Lockheed Martin om leveranser til selve flyet, og Volvo Aero Norge produserer deler til motoren på F-35. Det er gitt en statlig garanti for bygging av en egen komposittfabrikk på Kongsberg. Videreutvikling av APEX ved Nammo ble godkjent av Forsvarsdepartementet høsten 2010. Så fremt Stortinget slutter seg til regjeringens forslag om godkjenning av trinn 2 for videreutvikling av Joint Strike Missile, vil antall deltakende bedrifter kunne øke til mer enn 20. I tillegg vil Joint Strike Missile være med på å styrke og videreutvikle norsk forsvarsindustri innenfor de teknologiske kompetanseområdene.

Industriplanen til flyleverandøren inkludert motor beskriver industrielle muligheter på 36 mrd. kroner (6 mrd. USD; 1 USD=6 kroner). Salg av APEX og JSM har til sammen et potensial på om lag det samme slik at det per i dag foreligger muligheter for om lag 70 mrd. kroner over produksjonstiden til F-35.

Det vil fortsatt være nødvendig med betydelig oppfølging fra myndighetene og industrien overfor leverandøren og amerikanske myndigheter for å kunne realisere dette langsiktige potensialet.

21. *Vurderer regjeringen å kjøpe et færre antall fly enn det man så langt har forelagt Stortinget?*

**Svar:**

Stortinget har gjennom behandlingen av Innst. S. nr. 299 (2008-2009), jf. St.prp. nr. 36 (2008-2009) sluttet seg til at det innledes en forhandlingsprosess for anskaffelse av kampfly av typen F-35 i tråd med ambisjonene for kampflyvåpenet, slik disse er omtalt i langtidsproposisjonen for Forsvaret (St.prp. nr. 48 (2007-2008)). Som det er redegjort for i St.prp. nr. 36 (2008-2009) krever dette ambisjonsnivået en flåte på 52 stk. F-35, samt ytterligere fire fly for treningsformål, totalt 56 fly.

Regjeringen vil fremme sine forslag til Stortinget, herunder om antall fly, lokalisering av flyene, plan for inndekning av utgifter og fullmakt for kontraktsforhandlinger, i den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, våren 2012.

22. *Hvordan vil kostnadene til flykjøpet virke inn på øvrige drift/investeringer i Forsvaret?*

**Svar:**

Som redegjort for i spørsmål 21 over, vil regjeringen legge frem en ny langtidsplan for forsvarssektoren for Stortinget, våren 2012. Regjeringens siktemål er å legge frem en langtidsplan som danner grunnlaget for at gjeldende oppgaveinnhold og forsvarsambisjon skal videreføres på lengre sikt. Som et innspill til denne planen vil også forsvarssjefen utarbeide sitt selvstendige fagmilitære råd. Dette rådet vil danne et viktig grunnlag for regjeringens arbeid med planen. Forsvarssjefen er i denne sammenheng også bedt om å angi eventuelle satsninger han mener er nødvendig for at gjeldende oppgaveinnhold og forsvarsambisjon skal videreføres på lengre sikt.

Regjeringens anbefaling vil bygge på en helhetlig vurdering der antall fly, operativt ambisjonsnivå og lokaliseringsløsning vil bli sett i forhold til øvrige deler av forsvarsstrukturen, samt behovet og grunnlaget for midlertidige eller varige økninger av forsvarsrammen. Dette vil også omfatte eventuelle konsekvenser for driftsnivå og øvrige investeringer over forsvarsrammen.

23. *Dersom man må øke levetiden for F-16 flyene våre ut over det som er planlagt, hva må man i så fall regne med av økte kostnader utover dagens nivå?*

**Svar:**

Se svar på spørsmål 11.



**Vedlegg 2****Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 1. juni 2011**

**Svar på spørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen oversendt i brev av 26. mai 2011 i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S. (2010–2011)**

**Om F-35:**

1. *Hvorfor ønsker regjeringen å kjøpe utdanningsfly nå, hvilke andre land har kjøpt eller skal kjøpe utdanningsfly?*

**Svar:**

Regjeringen ønsker å kjøpe fire F-35 med det formål å starte utdanning og konvertering av piloter og teknisk personell for å forberede hovedleveransen av fly som etter planen starter i 2018. En slik innfasing er gjort for å kunne nå en initiell operativ evne (IOC) på F-35 i 2019 og derigjennom sikre en minste akseptabel operativ kampflykapasitet i overgangsfasen mellom F-16 og F-35.

Øvrige partnernasjoner er også forutsatt å kjøpe fly som skal benyttes til trening og utdanning av eget personell.

2. *Er det nedfelt i MoU eller kontrakter at Norge må kjøpe utdanningsfly?*

**Svar:**

I et Decision Memorandum av 19. november 2008, der alle partnerlandene til PSFD MoU har signert, forplikter Norge og øvrige nasjoner seg til å stille med fly og utstyr i et antall bestemt av hvor mange piloter den enkelte nasjon har behov for å utdanne. Det vil i overskuelig fremtid ikke være mulig å få utdannet eget personell uten å samtidig stille med egne fly.

3. *Inngikk ikke initiell trening/utdanning i de 18 milliarder kroner tilbudet fra USA?*

**Svar:**

Nei, i det tilbudet lå kun selve flyene samt noe tilleggsutstyr.

4. *Inngår motor i tilbudet på 18 milliarder kroner for 48 fly?*

**Svar:**

Ja, motor lå inne i tilbudet fra amerikanske myndigheter.

5. *Hvilken konfigurasjon vil disse flyene ha?*

**Svar:**

Etter gjeldende plan vil de fire første flyene leveres i 2016 med en såkalt Block-2B konfigurasjon. Leveranse av fly fra 2018 forventes levert med en Block-3 konfigurasjon, det vil si det som er sluttproduktet etter gjennomført utviklingsfase. Flyene planlegges deretter å bli oppgradert fortløpende når nye Block-versjoner blir tilgjengelige.

6. *Norge har krav om blant annet spesiell bremse-skjerm for glatt rullebane, vil dette være på disse flyene?*

**Svar:**

De fire treningsflyene vil være forberedt for montering av bremse-skjerm, slik at dette enkelt kan ettermonteres hvis flyene skal hentes hjem til operasjoner i Norge. Bremse-skjerm er imidlertid ikke påkrevet for operasjoner ved treningssenteret i USA.

7. *Hvilken software vil disse flyene ha, da disse vil bli levert før testprogrammet er ferdig?*

**Svar:**

Se svar på spørsmål 5.

8. *Vil disse flyene kunne nyttegjøres?*

**Svar:**

Ja, flyene vil dekke det formålet de er tiltenkt i 2016. I Block-2B konfigurasjonen vil det være begrensninger på hvilke våpentyper som kan benyttes på flyet og dermed hvilke operative oppdrag flyet kan gjennomføre. Dette har imidlertid ingen betydning for utdanning og konvertering av pilotene. I tillegg vil flyene fortløpende oppdateres slik at disse begrensningene kun gjelder frem til dette er gjennomført.

9. *Kommer utelukkende norske piloter til å fly disse flyene?*

**Svar:**

Intensjonen med å ha et felles treningssenter i USA er at nasjonene skal kunne gjennomføre utdanning og trening av personell på en kosteffektiv måte

gjennom stordriftsfordeler. For å oppnå dette er intensjonen at nasjonene skal stille fly og utstyr til en felles pool og ved hjelp av bi- og multilaterale avtaler kunne utnytte alle ressursene på en optimal måte til felles beste. Det forventes derfor at flyene også kan bli fløyet av piloter fra alle partnernasjonene som deltar på treningssenteret, på lik linje med at norske piloter vil kunne trene på fly fra de andre partnernasjonene.

10. *Må Norge betale for utdanningen i tillegg?*

**Svar:**

Det vil påløpe kursavgifter i tillegg til driftskostnadene for å operere de fire flyene på treningssenteret. Dette er felles for alle deltakende partnere. Disse kostnadene inngår i den totale levetidskostnadsanalysen (LCC).

**Om JSM:**

11. *Sjømålsmissiler har ikke vært benyttet i internasjonale konflikter siden Falklandskrigen i 1980, hvilken markedsanalyse ligger til grunn for å forvente at det er et stort internasjonalt behov for denne type missiler?*

**Svar:**

JSM blir ikke utelukkende et sjømålsmissil. Missilet vil også få egenskaper som gjør at det vil ha kapasitet mot landmål. Det er altså snakk om et multirolle missil som skal kunne bæres innvendig i bomberommet på F-35.

Forsvarsdepartementet er i aktiv dialog med alle partnerne i F-35-programmet rundt behovet for anti-overflatekapasitet. Blant partnernasjonene er det erkjent at det per i dag eksisterer et kapasitetsmessig gap når det gjelder våpen med antioverflatekapasitet som også kan bæres innvendig i F-35 og derigjennom bevare flyets lavsignaturegenskaper (stealth). JSM dekker meget godt kapasitetsbehovet for Norge, og gjennom dialogen med partnerne fremkommer det at JSM også vil kunne fylle deres udekkede behov for antioverflatekapasitet til F-35.

Vi er også kjent med at Kongsberg Defence Systems (KDS), ved hjelp av eksterne rådgivere i USA, har gjennomført flere markedsanalyser. Disse analysene baserer seg på de mest aktuelle F-35-partnerlandenes og potensielle 3. land kunders behov, herunder antall plattformer, samt konkurransesituasjonen. I følge KDS viser disse analysene at det burde være mulig å selge om lag 2 500 missiler over en 15 års

periode, gitt at JSM realiseres som et samarbeidsprosjekt med andre F-35-partnerland.

Amerikanske myndigheter gjennomfører nå en studie som skal identifisere fremtidig behov for anti-overflatekapasitet, den såkalte Anti-Surface Warfare Analyzis of Alternatives (ASuW AoA). I denne studien inngår både NSM og JSM som mulige fremtidige alternativer.

12. *JSM er ikke inkludert i "standardpakken" til JSF. Fem leverandører av landmissiler er inkludert i denne standarden, hvem dekker kostnadene knyttet til å få JSM integrert i JSF?*

**Svar:**

Integrasjon av våpen inngår som en del av kapasitetsoppgraderinger av F-35. Dette gjennomføres i de såkalte Block-oppdateringene. I det internasjonale F-35-programmet avsettes det en sum penger til hver enkelt oppdatering og det er en fastlagt prosedyre for hvordan partnerne blir enige om hvilke kapasiteter som skal integreres innenfor denne fellesøkonomiske rammen. Dette betegnes i programmet som "Common" integrasjon. Hvis noen nasjoner ønsker spesielle kapasiteter integrert, men ikke lykkes med å få dette stemt inn som en del av kapasitetene finansiert av den felles rammen, kan disse nasjonene gå sammen om å finansiere dette utenfor fellesrammen i den samme Block-oppdateringen. Dette betegnes som "Partly Common" integrasjon. Hvis en nasjon selv velger å finansiere integrasjon av en kapasitet utenfor dette, betegnes det som "Unique" integrasjon og betales i sin helhet av denne nasjonen.

JSM er nå en kandidat til integrasjon på Block-4 oppdateringen av F-35, men det endelige nedvalget til hvilke kandidater som blir fellesfinansiert gjenstår. Forsvarsdepartementet jobber primært for at JSM skal bli integrert som en "Common" kandidat (og dermed fellesfinansiert av alle partnernasjonene), alternativt at integrasjonen skjer som en "Partly Common" kandidat i samarbeid med noen andre partnere.

13. *Hvor mange flybårne Pingvin-missiler har Kongsberg Defence Systems (KDS) solgt?*

**Svar:**

KDS har solgt 140 Pingvin Mk3-missiler (inkludert 18 missiler til testformål) til Forsvaret for bruk på F-16. I følge KDS er det i tillegg solgt i underkant av 300 helikopterbårne Pingvin-missiler til andre nasjoner.

**Vedlegg 3****Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 8. juni 2011****Svar på tilleggsspørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen oversendt i brev av 6. juni 2011 i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S (2010–2011)**

1. *Basert på den informasjonen departementet nå innehar om forventede valutakurser, utviklingen i JSF-prosjektet, m.m., hva vil man anta at totale levetidskostnader er? Vi er kjent med at en beregning av LCC er en svært komplisert prosess, og det bes kun om informerte antagelser basert på endringer i dollarkurs, utviklingen i prosjektet som helhet, og eventuelt andre relevante, kjente faktorer. Departementet kan gjerne gi to forskjellige estimater, med antakelse om henholdsvis én og to kampflybaser.*

**Svar:**

Totalt sett er det Forsvarsdepartementets vurdering at kostnadsbildet, herunder de totale levetidskostnadene, ikke er vesentlig endret og befinner seg innenfor usikkerhetsestimater fra 2008, både når det gjelder anskaffelseskostnader og driftskostnader.

Levetidskostnadene (LCC) består av både en anskaffelseskomponeent og en driftskomponent. I beregningen fra 2008 var anskaffelseskomponeenten beregnet til om lag 42 milliarder nåverdi 2008-kroner. Driftskomponenten var beregnet til om lag 103 milliarder nåverdi 2008-kroner. Til sammen utgjorde disse to komponentene levetidskostnadsberegningen på 145 milliarder nåverdi 2008-kroner. Dette ble presentert for Stortinget i St.prp. nr. 36 (2008-2009). Ovennevnte beregninger har blant annet tatt utgangspunkt i to baser for kampfly.

Som en del av det beslutningsgrunnlaget som nå er forelagt Stortinget er det gjort en oppdatering av den totale anskaffelseskostnaden. Dette vil i all hovedsak tilsvare anskaffelseskomponeenten i LCC-beregningen. Som det er redegjort for i Prop. 110 S (2010-2011) er denne, justert for valuta og prisvekst, beregnet til 52 milliarder nåverdi 2011 kroner – noe som tilsvarer en reell økning på om lag én milliard kroner.

En tilsvarende beregning for driftskomponenten er vesentlig mer komplisert da den går over 30 år, inneholder betydelig flere komponenter, som hver for seg eksponeres på en annen måte mot prisvekst og valuta enn anskaffelseskomponeenten, og inneholder helt andre kostnadskategorier. Dette omfatter blant annet fremtidige kostnader knyttet til oppgraderin-

ger, erstatningsfly, reservedeler, drivstofforbruk, utdanning og trening, organisasjon, drift og vedlikehold i hele kampflysystemets levetid. Disse må derfor vurderes og rekalkuleres. Tilsvarende gjøres det en fullstendig gjennomgang av grunnlagsdataene for å fremskaffe egne beregninger for enbaseløsninger. Dette arbeidet pågår og vil ferdigstilles som grunnlag for fremleggelse av den totale kampflyanskaffelsen, planlagt neste år.

Overordnet, spesielt sett i lys av de konservative forutsetningene som ligger inne i driftsberegningene fra 2008 (som redegjort for i svar på spørsmål 5c i komiteens brev av 25. mai i år), er Forsvarsdepartementets vurdering at det ligger et betydelig potensiale for at driftskomponenten totalt sett vil kunne vise en positiv utvikling. Dette vil selvfølgelig avhenge av fremtidige valg og beslutninger nasjonalt og i det flernasjonale programmet. Det sterke fokuset på å holde driftskostnadene nede både fra norsk side og fra samtlige partnere, spesielt USA er derfor viktig, også fremover. Ellers er det ikke andre vesentlige elementer i driftskomponenten som synes å ha utviklet seg veldig annerledes enn hva som ble lagt til grunn i 2008.

2. *En del av bakgrunnen for valget av F-35 var at anskaffelseskostnadene for 48 fly ble satt til 18 mrd. 2008-kroner. Kan departementet – på en oversiktlig måte – sette opp regnestykket som viser hvordan man har gått fra dette tallet og kommet så høyt som i verste fall 72 mrd. kr?*

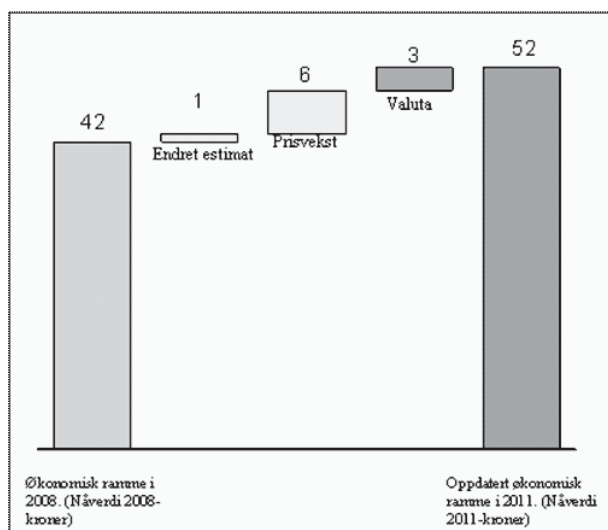
**Svar:**

Forsvarsdepartementet har ikke på noe tidspunkt lagt til grunn at den norske totalanskaffelsen av 56 fly med tilhørende våpen og logistikk skulle koste 18 milliarder kroner. Tallet 18 milliarder (nåverdi 2008-kroner) var basert på tilbudet fra amerikanske myndigheter for 48 fly.

Når antallet justeres opp til 56 fly og det innregnes direkte relatert bakkeutstyr og tillegges usikkerhet, utgjorde beregningen om lag 27 milliarder (nåverdi 2008-kroner). Tillagt logistikkunderstøttelse, våpenanskaffelse, samt IKT- og organisasjonskostnader, ble anskaffelseskostnaden i 2008 totalt sett beregnet til om lag 42 milliarder (2008-nåverdi kroner). Dette er forskjellen mellom tallet 18 milliarder kroner og tallet 42 milliarder kroner, som ble fremlagt Stortinget i 2008.



Teknisk justert for prisvekst og med oppdaterte valutaobservasjoner, blir dette om lag 51 milliarder i nåverdi 2011-kroner. Av endringene fra 42 milliarder kroner i 2008 til 51 milliarder kroner i 2011, utgjør justering for prisvekst om lag 6 milliarder kroner, og oppdaterte valutakurser om lag 3 milliarder kroner. Med reviderte forutsetninger er den estimerte kostnaden for hele anskaffelsen av 56 fly nå beregnet til om lag 52 milliarder kroner (nåverdi 2011-kroner). Sammenlignet med beregningen i 2008 er altså anskaffelseskostnaden økt med om lag én milliard kroner. Dette er illustrert i figur 1 (under).



Figur 1: Oppdatering av anskaffelseskostnad, fra 2008 til 2011. (Alle tall i milliarder kroner)

Beslutningen i 2008 var et valg mellom to kampflykandidater, som hadde ulike betalingsprofiler. For å få sammenlignbare tallstørrelser ble derfor kostnadene presentert i nåverdi. Dette innebærer at alle fremtidige kontantstrømmer i beregningene ble neddiskontert med en gitt rentesats (i dette tilfellet to prosent). Dette er en vanlig metode for å sammenligne alternative investeringer der utbetalingene eller inntektene kommer på forskjellig tidspunkt.

Når det nå skal tas stilling til en konkret kostnadsramme for en konkret investering er det vanlig å presentere kostnadene i reelle kroner, uten neddiskontering. Uten neddiskontering blir forventet kostnad (P-50<sup>1</sup>) for hele kampflyanskaffelsen om lag 61 milliarder 2011-kroner. Inkludert usikkerhetsavsetning (P-85<sup>2</sup>) er kostnadsrammen for totalanskaffelsen om lag 72 milliarder 2011-kroner. Disse beregning-

blert praksis knyttet til større offentlige anskaffelsesprosjekter.

3. Det vises til de to tabellene som var del av departementets svar på spørsmål 1 i forrige runde med spørsmål fra komiteen/Høyres stortingsgruppe. Her er de angitte nominelle prisene oppjustert med 20 % fra 2008 til 2011. Det bes om en detaljert samlet forklaring på hva denne prisjusteringen skyldes.

#### Svar:

Den tekniske justeringen består av to komponenter; korreksjoner for prisvekst i perioden januar 2008 til juni 2011, samt oppdaterte valutaforutsetninger.

Kampflyprogrammet vil, på linje med fleste andre høyteknologiske prosjekter være eksponert mot en prisutvikling på innsatsfaktorene som er høyere enn den normale inflasjonen målt ved konsumprisindeksen (KPI). Det forventes altså at denne type prosjekter har en såkalt realprisvekst. KPI er derfor ikke tilstrekkelig som grunnlag for å prisjustere kostnadsbildet. Da det heller ikke finnes noen allment tilgjengelig "kampflyindeks" benyttes i stedet en sammenligningsindeks som antas å være eksponert mot omtrent de samme vekstfaktorer som F-35-programmet vil være eksponert mot i levetiden. Det er lagt vekt på å benytte en allerede etablert indeks som utarbeides av en objektiv tredjepart (i dette tilfellet Statistisk sentralbyrå).

For å justere prisnivået fra 2008 til 2011 er derfor SSB-indeksen "Andre norskproduserte konsumvarer, påvirket av verdensmarkedet pga. stort importinnhold eller råstoffpriser" lagt til grunn for løpende indeksjustering av programmets kostnadsutvikling. Dette er gjort i samråd med Finansdepartementet og ekstern kvalitetssikrer. Indeksen er tilgjengelig i SSBs statistikkbank på deres hjemmeside.

Metode og grunnlag for å beregne prisvekst, slik den er beskrevet over, er for øvrig den samme som ble benyttet i arbeidet med Utvidet Fremskaffelsesløsning (UFL) som lå til grunn for valget av F-35 i 2008. Det vises i denne sammenheng til UFL og rapporten fra ekstern kvalitetssikrer som ble offentliggjort i forbindelse med kandidatvalget i 2008 (begge tidligere oversendt Stortinget). Med basis i dette er prisvekst i perioden januar 2008 til juni 2011 beregnet til 12,8 prosent, tilsvarende en årlig prisvekst på om lag 4,5%.

Denne indeksens historiske utvikling viser en til-

<sup>1</sup> P-50: Kostnadsramme (basiskostnad og forventede tillegg). Omtales normalt som "forventet kostnad"

<sup>2</sup> P-85: Kostnadsramme(basiskostnad og forventede tillegg) med usikkerhetsavsetning. Usikkerhetsavsetningen kommer da som et tillegg til den forventede kostnadsrammen (P-50).

setninger om fremtidig prisvekst. I grunnkalkylen for den forventede anskaffelseskostnaden er det tatt høyde for en prisvekst på tilsvarende nivå. Dette innebærer at fremtidig teknisk prisjustering av den presenterte anskaffelseskostnaden på nå 61 milliarder reelle 2011-kroner vil være på nivå med den normale inflasjonen.

Som valutaforutsetning benyttes en forventet fremtidig dollarkurs (basert på observasjoner i valutamarkedet) for hvert enkelt år utbetalinger forventes å foregå. Dette er normal praksis når en må forholde seg til fremtidige valutakurser som usikkerhet i store offentlige anskaffelser. Disse observasjonene ligger til grunn for både prissettingen av selve anskaffelsen og i levetidsberegningene.

For å sikre at valutaforutsetningen er så objektiv som mulig er tidspunktet for observasjon fastsatt i god tid i forkant av at observasjonene gjøres. For den kostnadsoppdateringen som nå er gjennomført fastsatte man høsten 2010 at de to første ukene i desember 2010 skulle danne observasjonsperioden. Tilsvarende var valutaforutsetningene som lå inne i beregningene i 2008 basert på observasjoner i første kvartal 2008. Forskjellen i de to valutaobservasjonene fra hhv. 2008 og 2010 utgjør i gjennomsnitt om lag 6,6 prosent.

Prisvekst og endrede valutaforutsetninger har en kumulativ effekt og den samlede justeringen blir derfor 20,25 prosent i perioden ( $1,128 \times 1,066 = 1,2025$ ). Denne måten å forholde seg til prisvekst (inflasjon) og valuta er i tråd med etablert praksis for større investeringsprosjekter.

4. *Det vises til den nevnte prisjusteringen på 20 %. Det bes om en forklaring på hvorfor departementet har valgt å fremstille dette som en teknisk justering, da det åpenbart har reell betydning for prisen Norge vil betale for anskaffelsen.*

**Svar:**

Økningen betraktes som en teknisk justering for forventet inflasjon da det ikke er gjort noen endring i de grunnleggende prisestimatene for de enkelte planlagte anskaffelsene eller tidspunktene de er forventet å inntreffe.

Det vises for øvrig til svar på spørsmål 3.

5. *Regjeringen beregnet i 2008 den samlede levetidskostnaden på F-35 til 145 mrd. kroner. Det spørres om dette er en pris som er sammenliknbar med den prisen Stortinget ble fremlagt på 18 mrd. kroner, i at den reelle levetidskostnaden vil vise seg å være betydelig høyere enn et anslag på 145 mrd. skulle tilsi.*

**Svar:**

Når det gjelder hva tallene 18 milliarder og 145 milliarder relaterer seg til vises det til svar på henholdsvis spørsmål 2 og spørsmål 1. Totalt sett er det Forsvarsdepartementets vurdering at kostnadsbildet, herunder også de totale levetidskostnadene, ikke er vesentlig endret og befinner seg innenfor usikkerhetsestimatet fra 2008, både når det gjelder anskaffelseskostnader og driftskostnader.

6. *Det forstås slik at en betydelig andel av det nominelle prishoppet på 20 % mellom 2008 og 2011 skyldes en oppjustering av den forventede dollarkursen. Hva slags innvirkning har den oppjusterte forventede dollarkursen – isolert sett – på levetidskostnadsoverslaget fra 2008 på 145 mrd?*

**Svar:**

Den oppjusterte forventede fremtidige dollarkursen vil isolert sett medføre at de delene av levetidskostnadene som skal gjøres opp i US dollar vil øke. Det er her viktig å understreke at driftskomponenten ikke eksponeres på samme måte mot US dollar som investeringskomponenten. Samtidig understrekes det at de kursene som legges inn i kostnadsberegningene er punktavlesninger av markedets vurdering av fremtidig utvikling på den aktuelle valuta (såkalte forward kurser). Også slike forwardkurser må til en viss grad forventes å fluktuere over tid, og forventes endret ved kommende kostnadsoppdateringer.

Fluktueringer som vi har sett fra avlesningen lagt til grunn i 2008 og til avlesningen i 2011 er helt normalt. Eksempelvis viser en tilfeldig avlesning fra mars i år (ca. to måneder etter den som ligger til grunn for oppdateringen av kostnadsbildet nå i 2011) en valutastreng som er nær den valutastrengen som lå til grunn for beregningen i 2008. Denne type fluktuasjoner er derfor naturlig og må derfor også forventes ved fremtidige oppdateringer av kostnadsbildet.

7. *Det refereres til svar nummer 5c på skriftlig spørsmål fra komiteen/Høyres stortingsgruppe. Det nevnes her til at det ikke er konkludert med hvorvidt de norske flyene skal driftes ut fra én eller to baser, og at dette vil ha betydning for drifts- og levetidskostnadene. I estimatet for levetidskostnader for 2008 der man landet på en samlet LCC på 145 mrd., har man det gått ut fra at man vil ha én eller to baser?*

**Svar:**

I levetidskostnadsberegningen fra 2008 ble det blant annet tatt utgangspunkt i to baser for kampfly.

8. *Det refereres til svar nummer 5c på skriftlig spørsmål fra komiteen/Høyres stortingsgruppe.*

*Sitat: "I levetidskostnadsberegningene fra 2008 inngikk også estimater knyttet til drift av flyene. Korrigert for ulike drivstoffpriser, valutakurser og aktivitetsnivå, viste disse at driftskostnadene for F-35 kunne øke med inntil 40 % i forhold til dagens F-16." Vil en driftskostnad 40 % høyere enn for F-16 gjøre at levetidskostnadene vil nærme seg en høy estimatet (165 mrd. 2008-kroner), eller regner man med at man med slike driftskostnader fortsatt vil kunne ligge midt i estimatet (145 mrd. 2008-kroner).*

**Svar:**

I levetidskostnadsberegningen fra 2008, som summerte seg til 145 milliarder nåverdi 2008-kroner, lå det til grunn et driftskostnadsnivå som ville kunne innebære en økning på i størrelsesorden 40% sammenlignet med dagens F-16, jf. svaret på spørsmål 5c i komiteens brev av 25. mai i år.

9. *Det refereres igjen til svar nummer 5c på skriftlig spørsmål fra komiteen/Høyres stortingsgruppe. Her skriver departementet: "Etter vår vurdering ligger det et betydelig potensiale for å redusere driftskostnadene gjennom smarte valg og kostnadseffektive løsninger i det videre arbeidet." Hva slags "smarte valg" og "kostnadseffektive løsninger" er det at det her kan være snakk om?*

**Svar:**

Både i Forsvaret generelt og i kampflyprogrammet spesielt er det stor oppmerksomhet rundt levetidskostnader. Gjennom prosessen som skal lede frem til et nytt langtidsdokument utredes det nye løsninger for fremtidig basestruktur for Luftforsvaret. Forsvarets operative struktur med særlig fokus på Luftforsvaret gjennomgås og i den forbindelse utredes den mest optimale driftsløsning for F-35. I det internasjonale F-35-programmet vil vedlikehold og nye vedlikeholdsløsninger bli satt under lupen. Et viktig poeng når det gjelder bakgrunnstallene vi mottar fra amerikanske myndigheter er at de i stor grad er basert på historiske tall etter deres erfaringer med dagens våpensystemer. De tar i liten grad inn over seg at femtegenerasjonsflyene er konstruert for mer kostnadseffektive løsninger.

Gjennomgangen av Luftforsvarets basestruktur har til hensikt å finne frem til en mer effektiv struktur tilpasset et luftforsvar som er gradvis redusert i volum, men hvor antall baser i stor grad er beholdt. Selv om en del er gjort for å gjøre basene mer effektive, har særlig kampflybasene forblitt uendret i påvente av beslutningen om fremtidig struktur. Uansett om det vil bli opprettholdt en eller to kampflybaser er det et stort potensial for å utarbeide mer effektive løsninger for drift på stasjonene, eksempelvis

gjennom investeringer i ny og mer moderne infrastruktur. Våre stasjoner er laget med tanke på spredningskonseptet og eksempelvis konsentrasjon av virksomheten vil kunne gi innsparinger.

I kombinasjon med mer effektive flystasjoner vil F-35s moderne vedlikeholdskonsept kunne gi betydelig effektivisering. F-35 legger et ytelsesbasert og internasjonalt vedlikeholdskonsept til grunn. Det internasjonale F-35 – programmet gjennomfører for tiden en såkalt Sustainment Baseline Review hvor målet er å komme fram til en modell eller "mal" for den mest kosteffektive løsningen. Her vil vi bli stilt overfor noen valg med hensyn til hvordan den nasjonale delen av understøttelsen skal innrettes, herunder også hvilke deler av dagens støttevirksomhet som eventuelt vil bli overflødiggjort.

Det internasjonale F-35-programmet bruker nå mye ressurser på å analysere og utarbeide forbedringer innen drift og vedlikehold. Man analyserer ned i den minste detalj for å komme fram til kostnadsdrivere og finne ut hvordan de best skal håndteres. For fremtidige analyser har de signalisert at de i større grad vil inkludere beregnet effekt av nye løsninger.

I det norske F-35-programmet ser vi på hvordan vi kan effektivisere den operative driften av F-35. Det ligger et stort potensial i å innføre moderne simulatorer i virksomheten. Andelen av treningsturene som kan flys i simulator vil bli betydelig høyere enn for F-16. Vi går også gjennom hvordan skvadronsdriften kan effektiviseres for å få en bedre utnyttelse av ressursene.

10. *Dersom det skulle vise seg at innkjøp og/eller drift av F-35 skulle vise seg å bli dyrere enn antatt, vil departementet legge inn økte rammer til Forsvaret for å kompensere for dette, slik at økte kostnader for kampfly ikke belaster den øvrige forsvarsstrukturen?*

**Svar:**

I St.prp. nr. 48 (2007-2008) ble det lagt til grunn at det kan avsettes 24 milliarder 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 ta stilling til endelig antall fly/ambisjonsnivå og lokalisering samlet i den nye langtidsplanen for forsvarssektoren våren 2012. Dette vil være en helhetlig vurdering der antall fly, operativt ambisjonsnivå og lokalisering (antall baser og geografisk lokalisering) vil bli sett i forhold til øvrige deler av forsvarsstrukturen og behovet for midlertidige eller varige økninger av forsvarsrammen.



11. *Amerikanske myndigheter har planer om å kjøpe inn 2443 F-35 i forskjellige versjoner, mens partnerland har signalisert at de vil kjøpe inn rundt 600. Hva vil være konsekvensen for kostnadsbildet på både innkjøps- og driftssiden for det norske forsvaret dersom amerikanerne og/eller partnernasjonene kutter betydelig i antall innkjøpte fly som følge av større kostnader enn forventet? For eksempel dersom amerikanske innkjøp ble redusert med 500 fly?*

**Svar:**

En reduksjon på totalt 500 fly vil sannsynligvis ha mindre betydning for både investerings- og driftskostnadene såfremt reduksjonen finner sted etter 2020. Programmet har større fokus på stabile produksjonsplaner frem til 2020 da dette påvirker enhetskostnaden for de årlige kontraktene. De forskyvninger som allerede har skjedd i perioden mot 2020 vil i noen grad kunne kompenseres av etterspørsel fra andre land utenfor partnerskapet.

12. *Viseadmiral David Venlet, sjef for F-35 Joint Program Office i Pentagon, uttalte i april følgende til Reuters: "Realistically, I don't see it [Initial Operational Capability, IOC] being in 2016 for the Air Force or the Navy". 24. mai sa kontreadmiral David Philman at "[t]he 2016 date we feel is no longer valid" under en høring i senatet, og generaløyntnant Herbert Carlisle sa i den samme høringen at IOC for USAF sannsynligvis vil bli utsatt med 2 år. Er det realistisk at det norske luftforsvaret kan nå IOC allerede i 2019, når amerikanerne selv ikke forventer å nå IOC med F-35A før i 2018?*

**Svar:**

Ja, det er realistisk. Til tross for forsinkelsene knyttet til utviklingen av F-35 vil det være mulig for oss å nå Initial Operational Capability (IOC) i 2019. Det forutsetter imidlertid at vi kan operere fire treningsfly fra 2016 og gjennomfører hovedleveransen av fly i perioden 2018 til 2021. Full Operational Capability (FOC) planlegges oppnådd i løpet av 2023/2024.

13. *Hva mener departementet vil være henholdsvis a) sikre, b) sannsynlige og c) mulige konsekvenser for den norske anskaffelsen av F-35 og F-35 treningsfly dersom Stortinget utsetter behandlingen av proposisjonen til våren 2012?*

**Svar:**

Bestillingsprosessen som skal lede fram til levering i 2016 er regulert gjennom en egen avtale (Pro-

duction, Sustainment and Follow-On MOU) som Norge ved forsvarsministeren skrev under i januar 2007. Leveranse i 2016 betinger at vi både oppdaterer vår leveranseplan i august 2011 og leverer en bestilling, en såkalt PPR (Participant Procurement Request), innen utgangen av 2011. Utsetter vi beslutningen om anskaffelse av fly til 2012, betyr dette at det tidligste tidspunkt for levering av treningsfly blir i 2017.

En utsettelse av beslutningen om anskaffelse av fire treningsfly til 2012, med påfølgende leveranse av flyene i 2017, vil bety at vi vil ha færre instruktører tilgjengelige for utdanning av nye piloter i 2018 når oppstart for hovedleveransen av fly skal finne sted, sett i forhold til opprinnelig plan. Dette vil mest sannsynlig medføre at vi vil måtte endre leveringsplanen fra og med 2018 for å harmonisere utdanningskapasiteten med leveransene av F-35. Det vil bety en redusert utdanningstakt og en utsettelse av IOC (Initial Operational Capability) og FOC (Full Operational Capability). Det vil bety en lengre periode med samdrift av F-16 og F-35. Det er sannsynlig at F-16 må flys til slutten av bufferperioden, det vil si til 2023. Vi vil med andre ord ved en slik beslutning allerede ha "brukt opp" vår buffer når det gjelder F-16s levetid.

Hovedhensikten med å beslutte anskaffelse av fire treningsfly i 2011 er å sikre en tilfredsstillende kampflykapasitet i vekslingsfasen mellom F-16 og F-35. Kampfly er en avgjørende kapasitet for Norges forsvarsevne, og hvis kampflyvåpenets operative evne går under et visst nivå vil vår evne til å hevde vår suverenitet bli betydelig svekket.

Våre F-16 nærmer seg slutten på sin levetid, og i 2020 er det 40 år siden de første flyene landet i Norge. Jo nærmere vi kommer slutten av flyenes levetid, jo større er risikoen for at vi ikke vil klare å opprettholde en tilfredsstillende beredskapsstatus pga. utfordringer ved vedlikeholdet. Det er særlig utfordringer knyttet til flyskrogenes tilstand. Forsvarsdepartementet har utført studier som konkluderer med at det mest gunstige tidspunkt for utfasing av F-16 er i tidsrommet 2016-2020, med en buffer til 2023. Det fremkommer imidlertid veldig klart av rapportene at jo nærmere vi kommer slutten på levetiden, jo mer usikkerhet vil det være rundt flyenes tilstand. Vi møter daglig utfordringer, blant annet behov for hyppige utbedringer av sprekker i flyskrogene. Disse problemene forventes å øke fram mot 2020.

Planen som lå til grunn i 2008 forutsatte innfasing av F-35 fra 2016, hvor innfasingen skulle være ferdigstilt innen utgangen av 2020. I vår reviderte plan, som er tilpasset den amerikanske restruktureringen av F-35 programmet, vil innfasingen bli ferdigstilt i 2021 og F-16 utfases etter 2020. Ved å

utsette beslutningen til 2012, med leveranse fra 2017, vil vi ha brukt opp den bufferen vi har i forhold til F-16s levetid. Usikkerheten rundt kampflyvåpenets operative evne i vekslingsfasen vil således øke.

For at vi skal innføre nye kampfly og la F-35 ta over beredskapskravene før F-16 er utflyet, må vi få til en mest mulig effektiv innfasingsperiode. Det er begrenset kapasitet til utdanning av F-35 personell i USA og vi må utnytte den kapasiteten som finnes på best mulig måte. Derfor må vi være godt forberedt når hovedleveransen kommer i 2018. Dette kan best gjøres ved at vi anskaffer treningsfly og starter opplæring av instruktører i 2016.

Norge har i dag stor troverdighet i det flernasjonale F-35-programmet. Det er slik at den norske kampflyprosessen hittil har vært en strengt regulert, og for alle parter forutsigbar prosess. Forsvarsdepartementet har en klar forståelse av at denne forutsigbarheten, det at kommuniserte planer er blitt fulgt opp med de nødvendige beslutninger, både har styrket vår stilling og anseelse i det flernasjonale partnerskapet og styrket leverandøren Lockheed Martins motivasjon til å utvikle og konkretisere industriplanen som omhandler mulige oppdrag for norsk industri. Det at Lockheed Martin har vært villig til å legge betydelige kontrakter til norske bedrifter, uten at Norge ennå har forpliktet seg til å anskaffe et eneste fly, er et tydelig tegn på sistnevnte.

Vår satsning på Joint Strike Missile, det vil si muligheten for å etablere et flernasjonalt samarbeid etter trinn 2 – noe som anses som helt nødvendig for å fortsette realiseringen av missilet, er i tillegg avhengig av at Norge har en troverdig fremdrift på den nasjonale kampflyanskaffelsen. Fire treningsfly fra 2016, noe som muliggjør IOC fra 2019, er et viktig element i dette.

Ved å utsette beslutningen om anskaffelse av fire treningsfly til 2012, vil flyene tidligst kunne leveres i 2017. F-16 vil med stor sannsynlighet måtte opereres helt til 2023, det vil si helt til ytre grense av den bufferen vi har planlagt med i forhold til F-16s levetid. Dette vil bety en økt usikkerhet knyttet til kampflyvåpenets operative evne i vekslingsfasen mellom F-16 og F-35, og vi kan risikere at kampflyvåpenet ikke vil klare å opprettholde en tilfredsstillende beredskapsnivå på grunn av F-16s vedlikeholds status på det tidspunktet.

*14. Dersom Stortinget først behandler proposisjonen våren 2012, når vil departementet anta at vi vil kunne få levert treningsfly?*

**Svar:**

Bestillingsprosessen som skal lede fram til leveranse i 2016 er regulert gjennom en egen avtale (Production, Sustainment and Follow-On MOU) som

Norge ved forsvarsministeren skrev under i januar 2007. Leveranse i 2016 betinger at vi både oppdaterer vår leveranseplan i august 2011 og leverer en bestilling, en såkalt PPR (Participant Procurement Request), innen utgangen av 2011. Utsetter vi beslutningen om anskaffelse av fly til 2012, betyr dette at det tidligste tidspunkt for levering av treningsfly blir i 2017.

*15. Det refereres til svar nummer 2 på skriftlig spørsmål fra komiteen/Høyres stortingsgruppe. Der skriver departementet blant annet at "Overgangen til priskontrakt (som for øvrig skjedde to år før opprinnelig planlagt) gir bedre forutsigbarhet i forhold til en forventet prisutvikling i henhold til forventet lærecurve." Overgangen fra kostnadskontrakter med tak til en priskontrakt med incentiver fremstilles i dette svaret som positivt. Men medfører det ikke riktighet at overgangen fra kostnadskontrakter med tak til priskontrakt med incentiver ble fremtvinget av uventet høy prisstigning i de tre første kontraktene?*

**Svar:**

Overgangen fra kostnadskontrakter til priskontrakt med incentiver (US: "fixed-price-incentive-fee (firm target) contract") i forbindelse med lavrateproduksjonskontrakt nr. 4 må ses på som ett av mange tiltak amerikanske myndigheter iverksatte i forbindelse med restruktureringen av F-35 programmet i 2010. Overgangen mellom disse to kontraktstypene skjedde to år før planlagt, og vil gi kundene større forutsigbarhet med hensyn til kostnadene.

Det er positivt at leverandøren Lockheed Martin var i stand til å imøtekomme kravene om en fastpristype kontrakt på nåværende stadium, etter at kun 31 produksjonsfly var satt i bestilling. Dette kontraktssystemet planlegges også gjennomført på lavrateproduksjonskontrakt nr. 5 (som etter planen skal inngås til høsten). Fra og med lavrateproduksjonskontrakt nr. 6 (som etter planen vil inngås i 2012, og som omfatter flyleveranser til USA, Italia og Australia i 2014, totalt 38 fly) planlegges det overgang til rene fastpriskontrakter (US: "Firm Fixed Price").

En norsk bestilling av fire treningsfly ultimo 2011, som en del av lavrateproduksjonskontrakt nr. 8 og med formell kontraktsinngåelse i 2014, vil således være en ren fastpriskontrakt og derfor gi oss god forutsigbarhet i forhold til kostnadene for flyene. Etter gjeldende planer vil denne kontrakten omfatte flyleveranser på i underkant av 100 fly til de fleste av partnerlandene.

*16. Det refereres til svar nummer 9 på skriftlig spørsmål fra komiteen/Høyres stortingsgruppe. Det nevnes her at Storbritannia har planer om å*

*kjøpe 138 F-35. Medfører det ikke riktighet at dette er tallet er kuttet betydelig i forbindelse med SDSR (Strategic Defence and Security Review) som kom i fjor høst? Og har ikke også Australia kuttet i det antatte antallet innkjøp?*

**Svar:**

I forbindelse med SDSR besluttet Storbritannia å anskaffe F-35C ("Carrier Version"), og ikke F-35B ("Short take off and vertical landing") som tidligere annonsert. Vi har ikke registrert at antall fly ble diskutert i forbindelse med SDSR, og plantallet Storbritannia opererer med er fortsatt 138 fly. Når det gjelder Australia så er plantallet fortsatt 100 fly.

*17. Hvilke andre land har gjort formelle vedtak om å gå til innkjøp av F-35 kampfly til treningsformål som et ledd i sitt anskaffelsesprogram, i likhet med det regjeringen foreslår for Stortinget i proposisjonen?*

**Svar:**

Alle land som anskaffer F-35, det være seg partnerland eller 3. land, må anskaffe fly til treningsformål som en del av anskaffelsen. Det gir ingen mening å anskaffe fly uten samtidig å sette av materiell til treningsformål.

Norge og øvrige partnerland har forpliktet seg til å stille med fly og tilhørende nødvendig utstyr i et antall bestemt av hvor mange piloter den enkelte nasjon har behov for å utdanne. Det vil i overskuelig fremtid ikke være mulig å få utdannet eget personell uten å samtidig stille med egne fly.

Tre av partnerlandene, USA, Storbritannia og Nederland, har også kontraktsfestet fly til testformål. Vi antar at også disse flyene initielt vil bli benyttet til trening.

Vi er kjent med at partnerlandene USA, Storbritannia, Italia og Australia har inne forpliktende bestillinger for flyleveranser i årene før 2016, herunder også treningsfly. Som eksempel: Italia planlegger leveranse av de fire første flyene i 2014. Disse flyene vil bli plassert på det flernasjonale trenings-senteret i USA. Italia har startet den formelle bestillingsprosessen for å få disse flyene levert, og formell kontraktsinngåelse vil skje i 2012 (lavraterproduksjonskontrakt nr. 6). Akkurat det samme gjelder for Australia: De har startet bestillingsprosessen for leveranse av to treningsfly i 2014.

*18. Regjeringen begrunner i proposisjonen nødvendigheten av å fatte beslutning om kjøp av F-35 kampfly til treningsformål nå med behovet for å sende et tydelig signal om at Norge er en pålitelig partner i F-35-programmet. Hvorfor er det nødvendig å sende et slikt signal?*

**Svar:**

Det understrekes at hovedbegrunnelsen for å anskaffe fire treningsfly med leveranse i 2016 er behovet for å starte utdanning og konvertering av piloter og teknisk personell for å forberede hovedleveransen av fly som etter planen starter i 2018. En slik innfasing er gjort for å kunne nå en initiell operativ evne (IOC) på F-35 i 2019 og derigjennom sikre en minste akseptabel operativ kampflykapasitet i overgangsfasen mellom F-16 og F-35.

I tillegg er det slik at den norske kampflyprosessen hittil har vært en strengt regulert og for alle parter forutsigbar prosess. Forsvarsdepartementet har en klar forståelse av at denne forutsigbarheten, det at kommuniserte planer er blitt fulgt opp med de nødvendige beslutninger, både har styrket vår stilling og anseelse i det flernasjonale partnerskapet og styrket leverandøren Lockheed Martins motivasjon til å utvikle og konkretisere industriplanen som omhandler mulige oppdrag for norsk industri. Det at Lockheed Martin har vært villig til å legge betydelig kontrakter til norske bedrifter, uten at Norge ennå har forpliktet seg til å anskaffe et eneste fly, er et tydelig tegn på sistnevnte.

Satsningen vår på Joint Strike Missile, det vil si muligheten for å etablere et flernasjonalt samarbeid etter trinn 2 – noe som anses som helt nødvendig for å fortsette realiseringen av missilet, er i tillegg avhengig av at Norge har en troverdig fremdrift på den nasjonale kampflyanskaffelsen. Fire treningsfly fra 2016, noe som muliggjør IOC fra 2019, er et viktig element i dette.

*19. Statsråden understreket i høringen 6.6.11 at beslutning om kjøp av treningsfly nå er nødvendig av hensyn til utfasingen av dagens F-16 i 2023, når F-16 når slutten av sin operative levetid. Statsråden opplyste samtidig at Danmark har utsatt sin beslutning om valg av nytt kampfly til nærmere 2014, og at de dermed er i en situasjon hvor de ikke vil kunne ta imot noe fly før 2018. Hva er det som gjør at Danmark kan legge til grunn en lengre levetid for sine eksisterende fly enn Norge?*

**Svar:**

Norges vurderinger må være basert på våre egne behov for militære kapasiteter. Danmark har i mange henseende fulgt det samme sporet som Norge når det gjelder valg av nye kampfly og prosessen relatert til dette. Danmark har vært en del av utviklingsprogrammet (System Development and Demonstration – SDD) for F-35 siden 2002. Før dette hadde både Norge og Danmark også deltatt i Concept Development Program (CDP), hvor Boeing og Lockheed Martin konkurrerte om å utvikle neste generasjons



kampfly. Lockheed Martin vant til slutt konkurransen høsten 2001 med sitt fly F-35 Joint Strike Fighter.

Norge og Danmark har felles avtale (MoU) for vår deltagelse i SDD, og begge landene betaler ca. 125 millioner dollar hver for deltagelsen i denne fasen. Norge ved forsvarsministeren signerte 31. januar 2007 den multilaterale myndighetsavtalen (Production, Sustainment and Follow on Development – PFSD). Denne avtalen legger grunnlaget for en fremtidig anskaffelse, drift og videreutvikling av F-35 i et 45-års perspektiv. Danmark undertegnet avtalen som niende og siste F-35-partnerland våren 2007.

I likhet med Norge har Danmark gjennomført en strukturert nedvalgsprosess for å velge fremtidig kampflykandidat, men har i motsetning til oss ikke hatt en formell forespørsel ute i markedet til aktuelle kandidater. Danmark har nøydt seg med informasjonsinnhenting (Request for Information) i to omganger (hhv. i 2005 og 2007), og de har ennå ikke valgt fremtidig kampfly. Fortsatt vurderer de kandidatene F-35, JAS Gripen NG og F-18 Super Hornet.

Det danske Forsvarsministeriet besluttet i mars 2010 å utsette avgjørelsen knyttet til hvilken type kampfly det danske forsvaret skal ha. Man har samtidig vært tydelig på at den danske deltagelsen i det flernasjonale F-35 programmet fortsetter som før. Danskene begrunnet utsettelsen av nedvalget med at man gjennom en ny evaluering av dagens F-16 flåte har kommet frem til at det vil være mulig å fly F-16 litt lenger enn man først så for seg. Det er her viktig å understreke at danskene har redusert antall operative F-16 fly fra 48 til 30, samtidig som de fortsatt vil ha 48 flyskrog å fordele timebelastningen for de operative flyene på, og dermed kunne fly de flyene som benyttes lenger. Danske F-16 har fløyet færre timer enn de norske F-16 flyene. Vi er for øvrig ikke kjent med at danskene har konkludert med endelig utfasingstidspunkt/-periode.

Kampfly er holdt utenfor det såkalte forsvarsforliket i Danmark og de politiske partiene er derfor frie i forhold til forliket som ble inngått i fjor. Forliket stadfester imidlertid at Danmark har et behov for nye kampfly. Videre står det i forliket at en beslutning om nye kampfly skal tas før forlikperioden er omme i 2014. Typevalg vil bli tatt en gang mellom 2012 og utgangen av forlikperioden. Leveranser av nye fly vil da tidligst kunne skje fra 2018, realistisk sett trolig enda senere.

I den danske beslutningsprosessen er det fem såkalte pilarer; militærfaglig anbefaling, økonomi, industrisamarbeid, sikkerhetspolitikk og til slutt strategiske aspekter (eksempelvis valg av samarbeidspartnere). Forsvarsministeriets oppsummerende rapport skal så danne et grunnlag for forhandlinger med forlikspartiene om endelig typevalg. Når det gjelder

antall nye fly så har Danmark endret sine plantall fra 48 til 30 fly.

20. *Statsråden opplyste i høringen at departementet som del av grunnlaget for forslaget i proposisjonen har gjennomført en oppdatering av kostnadsbildet for hele anskaffelsen av totalt 56 F-35 inkludert våpen og logistikk, og at det er utarbeidet oppdaterte usikkerhetsanalyser både for de fire flyene til trening, og for JSM. Hva viser resultatene av den nye usikkerhetsanalysen hva gjelder de fire treningsflyene som regjeringen nå foreslår å bestille?*

**Svar:**

Usikkerhetsanalysen viser at forventet anskaffelseskostnad for de fire treningsflyene er 4,4 milliarder reelle 2011 kroner (P50). Den anbefalte kostnadsrammen, som inkluderer usikkerhetsavsetning, er på 4,8 milliarder reelle 2011 kroner (P85). Det vises her også til rapporten fra eksternt kvalitetssikrer oversendt komiteen som vedlegg til brev av 1. juni i år.

21. *Hva vil etter statsrådens vurdering være de viktigste positive effektene og de viktigste negative effektene av å utsette Stortingets beslutning om kjøp av F-35 kampfly til treningsformål til henholdsvis høsten 2011 og våren 2012?*

**Svar:**

Forsvarsdepartementet mener at behovet for fire fly til treningsformål er grundig dokumentert. Beslutningsunderlaget har vært gjenstand for eksternt kvalitetssikring. Videre mener Forsvarsdepartementet at den formaliserte bestillingsprosedyren som ligger i inngåtte avtaler må legges til grunn.

I lys av statusen i det pågående arbeidet med å utarbeide ny langtidsplan for forsvarssektoren, vil en utsettelse av beslutningen til høsten 2011 i liten grad medføre et bedre beslutningsgrunnlag for Stortinget enn det foreliggende. Eksempelvis vil ikke regjeringens anbefaling knyttet til lokalisering av flyene, eller andre eventuelle endringer i Luftforsvarets struktur foreligge.

For del to av spørsmålet vises det til svar på spørsmål 13.

22. *Hvilke følger vil det foreliggende kostnadsbildet for drift og investering av kampfly etter statsrådets mening ha for Luftforsvarets basestruktur og øvrig aktivitet?*

**Svar:**

Norge har valgt F-35 som sitt nye kampfly og dette systemet vil i likhet med eksisterende kampfly

være ryggraden i Luftforsvaret som den resterende luftforsvarsstrukturen skal bygges rundt. Det nye flyet har andre egenskaper og stiller noe andre krav til baseløsningen enn de gamle kampflyene. Som en del av denne fremskaffelsen skal det velges en lokalisering for de nye flyene. Parallelt med arbeidet med hvor de nye kampflyene skal ha sin hovedbase, vil vi derfor også vurdere endringer i øvrige deler av Luftforsvarets flyplasstruktur. Dette vil være en del av arbeidet med ny langtidsplan.

Luftforsvaret er i dag lokalisert på åtte fly- og luftforsvarsstasjoner, pluss to skoler og tre helikopterdetasjementer, totalt 13 steder som Luftforsvaret driver styrkeproduksjon eller operativ virksomhet fra. Dette er først og fremst et resultat av historisk arv og reflekterer ikke Luftforsvarets behov i dag eller i fremtiden. En unødvendig stor basestruktur medfører unødvendig høye driftskostnader hvilket igjen går ut over den operative aktiviteten. Denne utfordringen er det nødvendig å gripe fatt i, og innfasingen av et nytt kampfly legger forholdene til rette for nettopp det.

På denne måten vil anskaffelsen av F-35 være retningsgivende for den videre utviklingen av norsk

luftmakt. Det nye kampflyet er ikke bare dimensjonerende for hvor den eller de nye kampflybasene skal ligge, men flyene er dermed også en viktig premissleverandør for den videre utvikling av Luftforsvarets øvrige basestruktur.

Regjeringen tar sikte på å fatte lokaliseringsbeslutning og endelig beslutning knyttet til antall kampfly, finansiering og ambisjonsnivå samlet våren 2012, som en del av den nye langtidsplanen for forsvaret.

23. *Statsråden sa i høringen at hun ikke hadde det funnet det hensiktsmessig å legge fram nye oppdaterte analyser av levetidskostnadene for F-35. Har departementet foretatt en oppdatering av levetidskostnadene for F-35 basert på status knyttet til tidspunktet for avgjørelse av øvingsflykjøpet?*

**Svar:**

Det vises til svar på spørsmål 1.

#### Vedlegg 4

### **Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 8. juni 2011**

**Svar på tilleggsspørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen oversendt i brev av 6. juni 2011 i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S (2010–2011)**

1. *Ligger antallet kampfly fast på 56 F-35 inklusiv opplæringsflyene, eller vil dette antallet kunne bli redusert som følge av økonomiske forutsetninger knyttet til anskaffelse og/eller drift?*

**Svar:**

Regjeringen vil legge frem en anbefaling knyttet til anskaffelse og implementering av nye kampfly, som en del av den nye langtidsplanen for Forsvaret, våren 2012. Denne anbefalingen vil bygge på en helhetlig vurdering der antall fly, operativt ambisjonsnivå og lokaliseringsløsning vil bli sett i forhold til øvrige deler av forsvarsstrukturen, samt behovet og grunnlaget for midlertidige eller varige økninger av forsvarsrammen.

2. *Vil basevalg, i antall og plassering, for kampflyene bli påvirket av kostnadsbildet knyttet til anskaffelse og/eller drift av de nye flyene?*

**Svar:**

Det vises til svar på spørsmål 1 over.

3. *Hva er den øvre grense for anskaffelseskostnad per F-35 inklusiv våpen og logistikk regjeringen kan akseptere?*

**Svar:**

Det oppdaterte kostnadsbildet knyttet til anskaffelse av nye kampfly er i liten grad endret i forhold til det Stortinget ble orientert om i 2008. Regjeringen mener derfor at det foreligger et godt grunnlag for å gå videre i anskaffelsesprosessen. Hvis det skulle vise seg på et senere tidspunkt at kostnadene skulle avvike vesentlig fra hva som er lagt til grunn, vil det her, som i alle andre anskaffelsesprosesser, være nødvendig å vurdere selve grunnlaget for anskaffelsen. Det er lite som tyder på at dette vil skje. I tillegg er det slik at alle våre fly, treningsflyene inkludert, vil anskaffes gjennom fastpriskontrakter, se svaret på spørsmål 4 under.

Tilbudet fra amerikanske myndigheter av april i 2008 bygger på at prisen beveger seg nedover i en

kurve etter hvert som produksjonstakten øker, den såkalte lærekurveeffekten. Prisutviklingen frem til nå har fulgt denne nedadgående kurven – i tråd med våre forventninger. Det er siden 2007 og frem til i dag inngått fire kontrakter (ingen norske foreløpig) for leveranser av til sammen 63 serieproduserte fly. De tre første kontraktene som er inngått er såkalte kostnadskontrakter med tak, mens den fjerde inngåtte kontrakten er en priskontrakt med incentiver. Overgangen til priskontrakt (som for øvrig skjedde to år før opprinnelig planlagt) gir bedre forutsigbarhet i forhold til en forventet prisutvikling i henhold til forventet lærekurve.

Før de fire første norske flyene skal leveres forventes i underkant av 200 fly å være produsert. Før hovedleveransen etter planen starter i 2018, er det forventet produsert i overkant av 400 fly. Forsvarsdepartementet forventer at stykkprisen fortsatt følger den forventede nedadgående kurven.

4. *Vil regjeringen kreve en garanti for å sikre et øvre tak knyttet til anskaffelseskostnaden per fly?*

**Svar:**

Overgangen fra kostnadskontrakter til priskontrakt med incentiver (US: "fixed-price-incentive-fee (firm target) contract") i forbindelse med lavratepro-

duksjonskontrakt nr. 4 må ses på som ett av mange tiltak amerikanske myndigheter iverksatte i forbindelse med restruktureringen av F-35 programmet i 2010. Overgangen mellom disse to kontraktstypene skjedde som nevnt over to år før planlagt, og vil gi kundene større forutsigbarhet med hensyn til kostnadene.

Det er positivt at leverandøren Lockheed Martin var i stand til å imøtekomme kravene om en fastpristype kontrakt på nåværende stadium, etter at kun 31 produksjonsfly var satt i bestilling. Dette kontraktsregimet planlegges også gjennomført på lavrateproduksjonskontrakt nr. 5 (som etter planen skal inngås til høsten). Fra og med lavrateproduksjonskontrakt nr. 6 (som etter planen vil inngås i 2012, og som omfatter flyleveranser til USA, Italia og Australia i 2014, totalt 38 fly) planlegges det overgang til rene fastpriskontrakter (US: "Firm Fixed Price").

En norsk bestilling av fire treningsfly ultimo 2011, som en del av lavrateproduksjonskontrakt nr. 8 og med formell kontraktsinngåelse i 2014, vil således være en ren fastpriskontrakt og vil derfor gi oss god forutsigbarhet i forhold til kostnadene for flyene. Etter gjeldende planer vil denne kontrakten omfatte flyleveranser på i underkant av 100 fly til de fleste av partnerlandene.

## Vedlegg 5

### **Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 9. juni 2011**

**Svar på tillegsspørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen oversendt i brev av 9. juni 2011 i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S (2010–2011)**

1. *Hvor mange år vil det gå / vil det ha gått mellom henholdsvis kontraktsfesting av kjøp av treningsfly og leveranse av treningsfly for andre partnerland, som for eksempel USA, Australia, Nederland og Storbritannia? Medfører det riktighet at Israel vil få levert treningsfly i 2014 etter kontrakt fra 2010, og at Australia vil få levert treningsfly i 2016 selv om de ikke forventes å undertegne kontrakt før i 2012?*

**Svar:**

Alle partnerland forholder seg til den nøyaktig samme prosessen knyttet til bestilling, kontraktsfes-

ting og leveranser av fly, det være seg fly til treningsformål eller til operativ bruk.

Prosesen for partnerlandene er firedelt: Bekrefteelse av innmeldte planer om anskaffelse, formell bestilling av fly (fire år før levering), kontraktsinngåelse (to år før levering) og selve flyleveransen. Både Italia og Australia ønsker å få levert treningsfly i 2014, for stasjonering på det flernasjonale treningscenteret i USA. Disse flyene er allerede bestilt, landene har begynt å betale for deler med lang leveringstid, kontrakten vil inngås i 2012 og flyene leveres i 2014. Den formelle bestillingen skjer altså før kontrakten inngås.

Israel er ikke et F-35-partnerland, og vi kjenner ikke til hvilket konkrete anskaffelsesregime dette landet må forholde seg til. Vi registrerer imidlertid at Israel planlegger leveranser av fly i 2015.

Det vises for øvrig til svar på spørsmål 17 i komiteens brev av 6. juni i år.



2. *Er det riktig oppfattet at beregningene knyttet til flyvalg, og de budsjettall som ble gitt til Stortinget i 2008 var basert på neddiskontering i forhold til tidsplanen for utgiften, og uten tillegg for forventet realprisvekst i samme periode?*

**Svar:**

Tallene som ble oppgitt var beregnet i nåverdi 2008-kroner. Dette betyr at tallene var neddiskontert i forhold til tidsplanen for utgiftene. De enkelte utgiftsposter på tidsplanen var samtidig justert for forventet realprisvekst utover ordinær inflasjon før neddiskonteringen ble gjennomført.

3. *I departementets svar til spørsmålene 2 og 3 av 6. juni redegjøres det for de beregningsprinsipper som er benyttet. Er det samsvar mellom realprisveksten (årlig 4,5 %) som ligger til grunn for beregningen av anskaffelsesomkostningene til 61 mrd kr, og den kompensasjonen for realprisvekst som for tiden gis i bevilgningene til Forsvaret?*

**Svar:**

Når prosjekter som har utbetalinger utover i tid planlegges, legges den forventede differansen mellom realprisveksten, som forventes for det konkrete prosjektet, og den kompensasjon Forsvaret forventes å få, inn i estimatene. I den forventede anskaffelseskostnaden på 61 milliarder reelle 2011-kroner er derfor forventet realprisvekst utover forventet kompensasjon beregnet inn.

4. *Hvordan vil estimatene på 61 mrd kr for anskaffelse og 11 mrd i "usikkerhetspotten" påvirkes dersom valutausikkerheten trekkes ut av først-*

*nevnte og legges inn i usikkerheten?*

**Svar:**

Det er ikke beregnet inn valutausikkerhet i den forventede anskaffelseskostnaden på 61 milliarder reelle 2011-kroner. Estimatet er beregnet ved å gange alle forventede utbetalinger med forventet dollarkurs på utbetalingstidspunktet. Den forventede kursen er basert på observasjoner i valutamarkedet, jf. svar på spørsmål 6 i komiteens brev av 6. juni i år. Estimatet på 61 milliarder vil derfor ikke påvirkes.

5. *I hvor stor grad vil forventet LCC påvirkes av om det velges én kampflybase? Det bes om et estimat, og det forventes ikke nøyaktige beregninger.*

**Svar:**

I hvor stor grad LCC-beregningen vil endres ved en enbaseløsning vil avhenge av hvilken base og hvilket logistikkonsept som velges. De ulike basealternativene har ulike tilpasningsbehov for å kunne fungere som kampflybase og prisen for disse tilpasninger og tilknyttet kostnad for nødvendig logistisk støtte vil også variere avhengig av løsning som velges. Det forventes at en enbaseløsning vil gi innsparinger knyttet til organisasjon, vedlikeholdsressurser, forsyningsopplegg, samt utdanning og trening. Samtidig, vil enbaseløsning innebære økt flyaktivitet på den valgte basen, som igjen krever en mer omfangsrikt støtteapparat på denne.

Med det omfanget av uavklarte inngangsverdier som foreligger på nåværende tidspunkt, jf. også svar på spørsmål 1 i komiteens brev av 6. juni i år, har ikke Forsvarsdepartementet grunnlag for å gi det estimatet som etterspørres.

## Vedlegg 6

### **Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 10. juni 2011**

**Svar på tilleggsspørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen oversendt i brev av 10. juni 2011 i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S (2010–2011)**

*Ytterligere tilleggsspørsmål til Forsvarsdepartementet i forbindelse med behandlingen av Prop. 110 S (2010–2011).*

**Spørsmål fra Høyre:**

I svar på spørsmål av 6. juni 2011 redegjøres det for oppjusteringen av priser fra 2008-nivå til 2011-

nivå. Det vises i svar på spørsmål 3 til at prisveksten på teknologi, herunder kampfly, er omtrent dobbelt så høy som KPI (4,5 %). Det vises videre til at dette ble tatt hensyn til ved beregning av total anskaffelseskostnad (svar på spørsmål 3, 4. ledd, 1. punktum). Man har så vidt vi forstår ikke forutsatt at flyene skulle leveres i 2008 til 2008-priser, men tvert i mot på det faktisk estimerte leveransetidspunktet, og til prisene på dette tidspunktet. Dette finner vi i så fall betryggende. Så vidt vi forstår er prisene deretter (implisitt eller eksplisitt) nedjustert til 2008-kroner

med utgangspunkt i forventet KPI. Når man så senere oppjusterer prisene igjen, må man selvfølgelig bruke samme indeks. Kostnadsestimater vil dermed følge KPI, slik det er redegjort for i svar på spørsmålet 3, 5. ledd: ”I grunnkalkylen for den forventede anskaffelseskostnaden er det tatt høyde for en prisvekst på tilsvarende nivå. Dette innebærer at fremtidig teknisk prisjustering av den presenterte anskaffelseskostnaden på nå 61 milliarder reelle 2011-kroner vil være på nivå med den normale inflasjonen.”

Normal prisjustering ved omregning fra 2008-kroner til 2011-kroner vil altså være en ren KPI-justering, tilsvarende omtrent halvparten av oppjusteringen på 12,8 %. Av de omtrent 6 mrd dette utgjør i endret prisestimat, mener vi derfor at det bare er redegjort for en endring på omtrent 3 mrd. De resterende 3 mrd reelle 2011-kroner fremstår derfor som en reell kostnadsøkning det ikke er redegjort for.

På tross av at departementet har redegjort for at teknisk prisjustering vil være på nivå med den normale inflasjonen, har man valgt å oppjustere prisen med en teknologiindeks på nesten det dobbelte av inflasjonen.

1. *Kan departementet forklare hvorfor det skulle være riktig å gjøre dette ved denne konkrete oppjusteringen?*

**Svar:**

Den tekniske justeringen som i sum utgjør 6 milliarder kroner inneholder to komponenter. Den ene er justering for inflasjon i perioden. Den andre kommer som en følge av at neddiskonteringstidspunktet er endret fra 2008 til 2011. Begge elementer er derfor tekniske justeringer.

2. *Kan departementet forklare hvorfor de eventuelt samme forutsetningene ikke skulle inntreffe i fremtiden, slik at estimatet også da må oppjusteres med vesentlig mer enn inflasjonen?*

**Svar:**

I fremtidige prisjusteringer med utgangspunkt i anskaffelseskostnader oppgitt i reelle kroner, herunder den oppdaterte anskaffelseskostnaden på 61 milliarder reelle 2011-kroner, vil kun effekten av inflasjonen gjøre seg gjeldende. Effekten av endret diskonteringstidspunkt vil kun inntreffe når utgangspunktet er i nåverdikroner (neddiskonterte pengestrømmer).

-----

Leveransen i prosjektet har blitt forsinket med to til tre år i forhold forutsetningene i kostnadsberegningene

fra 2008. I en sektor med forventet realprisvekst, og uten inngåtte fastprisavtaler, vil man normalt forvente at en slik forsinkelse fører til en kostnadsvekst i anskaffelsen (målt i reelle kroner) tilsvarende forventet kostnadsvekst i sektoren. Forsinkelsen i leveranseprogrammet burde slik sett føre til en forventet reell kostnadsøkning på mellom 2 og 3 mrd utover det som skyldes forskyvning av anskaffelsen i forhold til læringskurven i produksjonslinjen.

3. *Har man i de oppdaterte kostnadstallene for anskaffelsen tatt hensyn til realkostnadsveksten på teknologivarer som følge av forsinkelsen i leveranseprogrammet?*

**Svar:**

Ja, alle beregningskomponenter i kostnadsmodellen er tidsfastsatt og har tilknyttet en konkret vurdering av realprisvekst. I den oppdaterte kostnadsberegningen, slik den er presentert i Prop. 110 S (2010-2011), er den oppdaterte leveranseplanen lagt til grunn. Den realkostnadsveksten det spørres om er derfor tatt hensyn til.

4. *Kan departementet bekrefte at denne kostnadsøkningen er inkludert i kostnadsøkningen på 3 mrd i estimatet, som det hittil ikke er redegjort for?*

**Svar:**

Nei, kostnadsøkningen som følge av endret leveranseplan, sammenlignet med kostnadsberegningen fra 2008, inngår i kostnadsøkningen på om lag 1 milliard kroner, som presentert i kapittel 3.1.6 i Prop. 110 S (2010-2011).

5. *Kan departementet redegjøre for hva som ligger til grunn eventuelle deler av kostnadsøkningen som ikke kan forklares med realprisøkning i forsinkelsesperioden til leveranseprogrammet?*

**Svar:**

Det er i utgangspunktet to reelle effekter som inntreffer som følge av forsinkelsen i leveranseplanen. Den ene er en endret lærekurveeffekt. Den andre er prisvekst. Begge er det tatt høyde for i den oppdaterte kostnadsberegningen.

6. *Dersom overskridelsen ikke skyldes forsinkelse i leveranseprogrammet slik som skissert over, kan departementet redegjøre for hvorfor man mener at forsinkelsen ikke vil føre til en slik kostnadsvekst, eller hvorfor man ikke har valgt å ta hensyn til dette i det nye estimatet?*

**Svar:**

Konsekvensene av forsinkelsen i leveranseplanen, sammenlignet med kostnadsberegningen fra 2008, inngår i kostnadsøkning på om lag 1 milliard kroner, som presentert i kapittel 3.1.6 i Prop. 110 S (2010-2011).

7. Dersom kostnadsveksten i henhold til forventet bransjespesifikk vekst som følge av forsinkelsen ikke er tatt med i det oppdaterte estimatet – bør estimatet i så fall økes ytterligere med inntil 3 mrd kroner?

**Svar:**

Forventet realprisvekst er med i det oppdaterte kostnadsbildet som er presentert i Prop. 110 S (2010-2011). Dette kostnadsbildet skal derfor ikke økes ytterligere.

-----

I svar på tidligere spørsmål 2 av 6.juni, er det redegjort for at neddiskonteringen er gjennomført med en realrentefot på 2 %. Dette faller omtrent sammen med realprisveksten på teknologivarer, og et forsinket leveranseprogram skulle derfor ikke forventes å gi utslag på et nåverdiestimat. Normal prisjustering ved omregning fra 2008-kroner til 2011-kroner vil igjen utgjøre omtrent halvparten av den angitte prisjusteringen på 6 mrd i nåverdiestimatet. Vi har lagt til grunn at de resterende 3 mrd, som det ikke er redegjort for, skyldes endret diskonteringsperiode. Vi er i så fall enige i at dette er en teknisk justering, og ikke en reell kostnadsvekst.

8. Kan departementet bekrefte denne fremstillingen, eller alternativt redegjøre for den resterende økningen på 3 mrd i nåverdiestimatet av anskaffelseskostnaden?

**Svar:**

Slik Forsvardepartementet oppfatter den ovennevnte fremstillingen, vurderes den å være korrekt.

**Spørsmål fra KrF:****Spørsmål 1:**

I departementets svar på skriftlig spørsmål nr. 13 fra komiteen av 6. juni opplyses følgende:

”Ved å utsette beslutningen om anskaffelse av fire treningsfly til 2012, vil flyene tidligst kunne leveranse i 2017. F-16 vi med stor sannsynlighet måtte opereres helt til 2023, det vil si helt til ytre grense av den bufferen vi har planlagt med i forhold til F-16s levetid. Dette vil bety en økt usikkerhet

knyttet til kampflyvåpenets operative evne i vekslingsfasen mellom F-16 og F-35, og vi kan risikere at kampflyvåpenet ikke vil klare på opprettholde en tilfredsstillende beredskapssevne på grunn av F-16s vedlikeholdsstatus på dette tidspunktet.”

- a) Hvordan underbygges en slik påstand, dvs at utsettelse med ett år av leveransen av treningsfly vil føre til at hele bufferen på to år spises opp?

**Svar:**

Ved leveranse av fire treningsfly i 2016 vil vi være i stand til å utdanne et antall instruktører i årene 2016 og 2017, som gjør oss i stand til å oppnå en nødvendig konverteringstakt av piloter ved start av hovedleveransen av fly i 2018. De fire første flyene av hovedleveransen i 2018 vil også leveres til det internasjonale treningssenteret i USA hvor vi da vil ha åtte fly og et antall instruktører, som innebærer at vi kan oppnå en så hurtig konvertering av flygere som mulig fra F-16 til F-35. Alle pilotene som skal konverteres fra F-16 til F-35 er avhengig av å holde kontinuiteten og ferdighetene vedlike frem til de starter konverteringskurs på F-35, noe som må gjøres på F-16.

Ved å utsette leveransen av fire treningsfly til 2017 vil vi ha for få utsjekkede instruktører ved inngangen til 2018 til å oppnå en optimal konverteringstakt av pilotene og det vil dermed ta lengre tid å fullføre konverteringen. Resultatet av en lavere konverteringstakt er behov for å operere F-16 lengre for å sikre kontinuitet på piloter og derigjennom en operativ kampflykapasitet. Etter våre beregninger vil en utsettelse av leveransen av treningsfly medføre at hele F-16 bufferen må benyttes, med de usikkerheter dette innebærer.

- b) Departementets svar på spørsmål nr 13 fra komiteen må forstås slik at det utelukkes at Norge eller andre partnerland ikke kan få levert eller stilt til disposisjon kampfly til treningsformål i 2016 dersom endelig bestilling ikke gjøres i år. Formell kontraktsinngåelse vil etter de planer departementet viser til uansett ikke skje før i 2014. Hvordan underbygger departementet påstanden om at en raskere innfasing ikke er mulig?

**Svar:**

Alle partnerland forholder seg til den samme prosessen regulert gjennom en egen avtale (*Production, Sustainment and Follow-On Development MOU*) som beskriver bestilling, kontraktsfesting og leveranser av fly, det være seg fly til treningsformål eller til operativ bruk. Norge har gjennom signeringen av denne avtalen i januar 2007 forpliktet seg til å følge denne prosessen.



Som denne prosessen beskriver betinger flyleveranse i 2016 at vi både oppdaterer vår leveranseplan i august 2011 og leverer en formell bestilling, en såkalt PPR (*Participant Procurement Request*), innen utgangen av 2011.

Det vises for øvrig til svar på spørsmål 1 i komiteens brev av 9. juni i år.

### **Spørsmål 2**

I departementets svar av 8. juni på spørsmål 13 som ble oversendt fra komiteen 6. juni 2011 står følgende:

”Hovedhensikten med å beslutte anskaffelse av fire treningsfly i 2011 er å sikre en tilfredsstillende kampflykapasitet i vekslingsfasen mellom F-116 og F-35. Kampfly er en avgjørende kapasitet for Norges forsvarsevne, og hvis kampflyvåpenets operative

evne går under et visst nivå vil vår evne til å hevde vår suverenitet bli betydelig svekket.”

*Betyr dette at statsråden mener at en utsettelse av gjeldende sak til et bredere beslutningsgrunnlag foreligger våren 2012 vil føre til at ”vår evne til å hevde vår suverenitet vil bli betydelig svekket”?*

### **Svar:**

En utsettelse av anskaffelsen av fire fly til treningsformål vil forsinke utfasingen av F-16 og kan medføre at kampflyvåpenet ikke vil klare å opprettholde en tilfredsstillende beredskapsevne på grunn av F-16s vedlikeholdsstatus helt mot slutten av flyets levetid.

Dette vil i sin tur kunne medføre at vår evne til å hevde suverenitet i norsk luftrom vil bli betydelig svekket.



Vedlegg 7

**Referat  
fra åpen høring i utenriks- og forsvarskomiteen  
om**

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

*Høring mandag 6. juni 2011:*

|  |   |    |
|--|---|----|
| Forsvarsminister Grete Faremo .....  | * | 3  |
| Forsvars- og Sikkerhetsindustriens forening FSi/NHO v/adm. direktør<br>Torbjørn Svengård og styrerepresentant Harald Røros.....      | * | 14 |
| Norsk Industri v/direktør Knut E. Sunde .....  | * | 16 |
| Kongsberg Gruppen v/konsernsjef Walter Qvam, konserndirektør<br>Harald Ånnestad og konserndirektør Even Aas .....                    | * | 17 |
| Landsorganisasjonen i Norge – LO v/2. nestleder i Fellesforbundet<br>Hans-Christian Gabrielsen og rådgiver LO Marianne Breiland..... | * | 18 |
| NITO v/organisasjonssjef Steinar Simonsen.....   | * | 20 |
| Norges Forsvarsforening v/generalsekretær Åge Johannes Hamang .....  | * | 20 |





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

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

S a k :

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

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

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

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

*Høring med forsvarsminister Grete Faremo*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

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

Vær så god, Høglund.

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

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

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

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

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

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

Takk.

**Møtelederen:** Takk for det.

Statsråd Faremo.

**Statsråd Grete Faremo:** Takk for det.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Statsråd Faremo.

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

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

**Møtelederen:** Et raskt oppfølgingsspørsmål fra Myhre.

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

**Møtelederen:** Statsråd Faremo.

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

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

**Møtelederen:** Dagfinn Høybråten, vær så god.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

**Møtelederen:** Dagfinn Høybråten – til et kort oppfølgings spørsmål.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Statsråd Grete Faremo, vær så god.

**Statsråd Grete Faremo:** Takk.

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

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

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

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

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

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

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

Da kan statsråden svare igjen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Statsråd Grete Faremo:** Det er vel riktig?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

**Sverre Myrli (A):** Takk for det.

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Statsråd Faremo.

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

**Møtelederen:** Takk for det.

Da er det Peter Skovholt Gitmark.

**Peter Skovholt Gitmark (H):** Takk, leder.

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

Statsråd Grete Faremo.

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

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

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

**Møtelederen:** En liten oppfølging fra Skovholt Gitmark.

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

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

**Møtelederen:** Faremo.

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

**Møtelederen:** Da er det Laila Gustavsen.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Tore Nordtun – vær så god!

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

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

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

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

**Møtelederen:** Det var forbilledlig av Nordtun.

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

Da er det Karin S. Woldseth.

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Det tror jeg nok komiteen ønsker.

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

**Peter N. Myhre (FrP):** Mange takk.

Det er jo Stortinget som etter et fornuftig skjønn skal

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

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

**Møtelederen:** Da må Peter N. Myhre snart lande.

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

Neste er Dagfinn Høybråten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** En uhyre kort oppfølging fra Høglund.

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

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

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

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

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

Kan Frede Hermansen utdype det videre?

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

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

**Statsråd Grete Faremo:** Takk skal dere ha!

Høringen ble avbrutt kl. 12.07.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.15

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

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

**Torbjørn Svengård:** Takk skal du ha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

**Morten Høglund (FrP):** Takk.

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

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

**Møteleder:** Saksordfører Sverre Myrli.

**Sverre Myrli (A):** Takk for det.

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

**Møtelederen:** Da er det Laila Gustavsen til slutt.

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

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

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

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

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



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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

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

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

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

**Knut E. Sunde:** Takk, komitéleder.

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

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

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

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

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

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

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

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

Takk, leder.

**Møtelederen:** Takk for det.

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Laila Gustavsen (A):** Takk, leder.

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

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

**Møtelederen:** Sverre Myrli – saksordfører.

**Sverre Myrli (A):** Takk.

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

**Walter Qvam:** Ok. Harald begynner.

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk skal dere ha for utfyllende informasjon.

Vi går da raskt videre til LO.

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

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

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

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

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

Når det da er bestemt hvilken flytype Norge skal inngå

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

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

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

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

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

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

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

Takk.

**Møtelederen:** Takk for det.

Da har Morten Høglund tegnet seg.

**Morten Høglund (FrP):** Takk.

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

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

**Møtelederen:** Saksordfører Sverre Myrli.

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

Takk.

**Møtelederen:** Så er det Ivar Kristiansen til slutt.

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

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

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

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

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



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

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

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

*Høring med NITO  
v/organisasjonssjef Steinar Simonsen*

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Da er det åpnet for spørsmål fra komiteen.

Jeg kan starte med et spørsmål.

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

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

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

Da sier vi takk til NITO.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

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

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

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

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

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

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

**Møtelederen:** Takk for det.

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

