



STORTINGET

Innst. 213 S

(2024–2025)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen
om Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse
av krav til levetidskostnader for F-35 og Oppfølging av Dokument 3:11
(2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur
og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne

Dokument 3:9 (2023–2024)



STORTINGET

Innst. 213 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument 3:9 (2023–2024)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 og Oppfølging av Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpens operative evne

Til Stortinget

1. Sak 1: Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35

1.1 Innledning

Kampflyanskaffelsen er det største investeringsprosjektet i offentlig sektor gjennom tidene. Levetidskostnadene til kampflyene vil ha betydning for størrelsen på bevilgningene og det økonomiske handlingsrommet til hele forsvarssektoren. Dersom kampflyene i levetiden koster vesentlig mer enn forutsatt, vil dette få konsekvenser for øvrige satsinger i forsvarssektoren.

Målet med undersøkelsen har vært å vurdere om Forsvarsdepartementet etterlever Stortingets vedtak og forutsetninger og relevant regelverk for levetidskostnadene til F-35. Undersøkelsen omfatter perioden 2008–2023.

Rapporten ble forelagt Forsvarsdepartementet ved brev 26. mai 2023. Departementet har i brev 16. juni gitt kommentarer til rapporten.

Kommentarene er i hovedsak innarbeidet i Riksrevisjonens rapport og Dokument 3:9 (2023–2024).

Rapporten, riksrevisorkollegiets oversendelsesbrev til departementet 27. oktober 2023 og statsrådets svar 15. november 2023 følger som vedlegg til Dokument 3:9 (2023–2024).

Da Stortinget i 2008 vedtok F-35 som nytt kampfly, ble levetidskostnadene trukket frem som et viktig kriterium for valget. Levetidskostnadene ble i 2008 estimert til 145 mrd. kroner (2008-kroner) for 56 fly over en anslått levetid på 30 år.

Stortinget vedtok i 2012 å kjøpe inntil 52 F-35-kampfly. De siste flyene ble bestilt i 2019. I 2025 skal kampflyvåpenet etter planen oppnå full operativ evne. I Forsvarsdepartementets budsjettproposisjon for 2023 er levetidskostnadene for F-35 estimert til 326 mrd. kroner (2021-kroner).

De første flyene kom til Norge i 2017 og i 2022 erstattet F-35 offisielt F-16 som Norges kampfly. Ørland er valgt som hovedbase for flyene, mens det er besluttet at Evenes skal være fremskutt operasjonsbase for permanent kampflyberedskap.

Da regjeringen i 2002 besluttet å videreføre Norges deltakelse i JSF-programmet, stilte Stortinget som forutsetning at involvering av norsk industri ble gitt høy prioritet. Da F-35 ble valgt som kampfly i 2008, stilte Stortinget som krav at den industrielle verdiskapningen i Norge gjennom kampflyenes levetid skulle være av samme størrelsesorden som anskaffelsen av selve flyene. Målsettingen har blitt opprettholdt i senere stortingsproposisjoner og innstillinger, til og med budsjettproposisjonen for 2022.

1.2 Konklusjoner

Forsvarsdepartementet etterlever ikke fullt ut Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35. Levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert og estimatet er ikke beregnet i tråd med kravene i Anskaffelsesreglementet i Forsvaret. Indirekte kostnader og kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg er ikke inkludert i estimatet.

Forsvarsdepartementet har, i perioden 2012 til 2022, ikke budsjettet slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025. Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen. Departementet har i tillegg ikke budsjettet med tilstrekkelige midler til kampflyrelatert eiendom, bygg og anlegg.

1.3 Overordnet vurdering

Det er kritikkverdig at Forsvarsdepartementet, i perioden 2012 til 2022, ikke har budsjettet slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025. Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen. Departementet har ikke budsjettet med tilstrekkelige midler til kampflyrelatert eiendom, bygg og anlegg.

Det er ikke tilfredsstillende at levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert, og at estimatet ikke er beregnet i tråd med kravene i Anskaffelsesreglementet i Forsvaret. Indirekte kostnader og kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg er ikke inkludert i estimatet. Forsvarsdepartementet etterlever dermed ikke fullt ut Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35.

1.4 Utdyping av konklusjoner

1.4.1 ESTIMATET FOR LEVETIDSKOSTNADER ER UNDERVURDERT

Rapporten viser at estimatet for levetidskostnader er undervurdert, da indirekte kostnader og kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg ikke er inkludert.

1.4.1.1 Indirekte kostnader inngår ikke i levetidskostnadene for F-35

I 2008 vedtok Stortinget at F-35 skulle bli Norges nye kampfly. Forsvarsdepartementet utarbeidet da et estimat for levetidskostnader for kampflyanskaffelsen. Anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren (ARF) trådte først i kraft 1. januar 2014. Ifølge dette regelverket skal forsvarssektoren identifisere og vektlegge levetidskostnader for alle anskaffelser av varer og tjenester. Med levetidskostnader menes de totale kostnader til en enhet eller kategori materiell, inklusiv kostnader til organisa-

sjonsmessige tiltak og utdanning. Med dette anskaffelsesregelverket er det tydeliggjort at levetidskostnader også skal inkludere indirekte kostnader. Forsvarsdepartementet har ikke oppdatert estimatet for levetidskostnader for F-35 i tråd med de nye kravene i ARF.

Eksempler på indirekte kostnader for F-35 er kostnader til organisasjonsmessige tiltak, utdanning, base-drift som vakt og sikring, luftvern, IKT-infrastruktur, drift av tankanlegg og kostnader knyttet til EBA med flere brukere.

Kampflyavdelingen i Forsvarsmateriell gjennomfører en årlig usikkerhetsanalyse for F-35-anskaffelsen, og analysen skal blant annet estimere de forventede levetidskostnadene for flyene. Forsvarsmateriell vurderer at indirekte kostnader skal inngå i levetidskostnadene. ARF trådte i kraft to år etter at F-35 prosjektet ble godkjent, og ifølge Forsvarsmateriell ble ikke prosedyrene for beregning av levetidskostnader oppdatert til å inkludere indirekte kostnader etter at det nye regelverket ble innført.

Forsvarsdepartementet anser at formålet med usikkerhetsanalysen er styring av prosjektet, og vurderer i denne forbindelse at det har liten hensikt å oppdatere estimatet med indirekte kostnader. Forsvarsdepartementet ser likevel nytten av at indirekte kostnader blir synliggjort gjennom budsjettarbeider og driftsanalyser, slik at Stortinget får et korrekt bilde av de totale kostnadene for kampflyvåpenet.

1.4.1.2 Fremtidige investeringer i eiendom, bygg og anlegg (EBA) inngår ikke i levetidskostnadene

Eiendom, bygg og anlegg (EBA) skal inngå i kampflyprosjektets levetidskostnader.

Den årlig oppdaterte usikkerhetsanalysen er et viktig verktøy for beregningen av levetidskostnadene for anskaffelsen av nye kampfly. De EBA-relaterte kostnadselementene i usikkerhetsanalysen inngår imidlertid ikke i den ordinære gruppeprosessen for å oppdatere usikkerhetsanalysen, men estimeres av Forsvarsdepartementet i en egen prosess.

Kampflyrelaterte EBA-prosjekter ut over de som inngikk i det opprinnelige beslutningsgrunnlaget, og utvidelsen med femtegenerasjonssheltere i 2016, inngår ikke i levetidskostnadene. Det har videre ikke blitt gjort en usikkerhetsanalyse av helheten for kampflybaseløsningen etter at prosjektet ble godkjent i 2012.

Det er kun planlagte eller godkjente EBA-prosjekter som inngår i levetidskostnadene, og det gjøres ikke usikkerhetsvurderinger eller beregninger av levetidskostnader for mulige fremtidige behov. Dette innebærer at kostnadene for bygging av de gjenstående tolv permanente flyklargjøringsplassene ikke inngår i estimatet for levetidskostnader, ettersom dette per i dag ikke er et planlagt eller godkjent prosjekt. Heller ikke fremtidig

behov for personellrelatert EBA er tatt inn i levetidskostnadene for anskaffelsen.

For å nå målet om full operativ evne i 2025 anslår forsvarsstaben et merbehov for personellrelatert EBA på totalt 2,5 mrd. kroner for å håndtere både nåværende underdekning og fremtidig behov i prosjektet. Riksrevisjonen vil påpeke at selv om disse midlene blir gjort tilgjengelig, er det en langvarig prosess før kapasiteten kommer på plass og Stortingets mål blir innfridd.

1.4.1.3 Prosjektet har overskredet styringsrammen, men ser ut til å holde seg innenfor kostnadsrammen for anskaffelsen

Den prisjusterte kostnadsrammen for anskaffelsen av F-35 er 92,9 mrd. kroner (2023-kroner), og den forventede kostnaden for kampflyene med utrustning er 92,1 mrd. kroner. Estimater for den forventede kostnaden er betydelig høyere enn den prisjusterte styringsrammen på 81,5 mrd. kroner. Differansen mellom kostnadsrammen og styringsrammen er prosjektets usikkerhetsavsetning. Forsvarsdepartementet ga i budsjettproposisjonen for 2022 Forsvaret tillatelse til å utløse usikkerhetsavsetningen i gjennomføringen av kampflyprosjektet.

Usikkerhetsavsetningen ble ifølge forsvarsstaben utløst på grunn av høyere valutakostnader enn estimert.

Forsvarsmateriell vurderer at de generelt sett har liten mulighet til å påvirke risikoene i prosjektet, og at våpen er det eneste gjenstående området der Norge på individuelt grunnlag kan redusere kostnadene. Våpen vil i siste del av anskaffelsesfasen utgjøre hovedstrømmen av transaksjonene knyttet til anskaffelsen.

Forsvarsstaben vurderer at det ikke er forhold som tilsier at kostnadsrammen vil bli overskredet, men viser samtidig til at det kan skje en reduksjon i omfang av det som skal anskaffes fremover med formål om å ikke overskride kostnadsrammen.

1.4.1.4 Risikoer for fremtidige kostnadsøknin-ger i driftsfasen er i all hovedsak inkludert i levetidskostnadene

I driftsfasen for flyene er det identifisert flere fordyrende faktorer og risikoer som påvirker levetidskostnadene. De fleste av disse risikoene er imidlertid vurdert i usikkerhetsanalysen og dermed estimert inn i levetidskostnadene.

Det internasjonale F-35-programmet har iverksatt flere tiltak for å redusere driftskostnadene, og programmet jobber aktivt med å identifisere områder for kostnadsreduksjon og iverksette tiltak. Det norske kampflyprosjektet har også iverksatt egne kostnadsreduserende tiltak. For eksempel utføres drift og vedlikehold av logistikksystemet ALIS primært av eget personell, og teknikerne som utdannes, har bred kompetanse og dekker

flere områder slik at det trengs færre teknikere per skrog.

Ellers fremheves det at anskaffelse og bruk av simulatorer har hatt en kostnadsreduserende effekt for driften av kampflyanskaffelsen.

1.4.1.5 Prosjektet har hovedsakelig god oversikt over påløpte direkte kostnader

Levetidskostnadene skal ifølge anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren kategoriseres og brytes ned. Kategoriseringen og nedbrytingen skal brukes videre i anskaffelsesprosessen slik at faktiske kostnader ved drift av materiellet kan vurderes mot de opprinnelige kostnadsberegningene.

Forsvarsmateriell har i usikkerhetsanalysen for 2022 satt opp en oversikt over hoveddelen av påløpte kostnader for kampflyanskaffelsen fra 1997 til i dag. Unntaket er påløpte kostnader for APEX fase 2 og noen EBA-tiltak som er blitt finansiert over driftsbudsjettet, og dermed ikke inngår i levetidskostnadene.

Forsvarsstaben viser til at det er viktig at påløpte kostnader for Luftforsvaret blir tatt inn for å gi et riktig bilde av levetidskostnadene for F-35. I usikkerhetsanalysen for 2023 er de faktiske påløpte kostnadene for Luftforsvaret inkludert i levetidsberegningene. Forut for dette ble ikke disse kostnadene inkludert og oppdatert i levetidsberegningene for F-35 selv om beløpene gikk frem av usikkerhetsanalysen.

1.4.1.6 Forsvarsbygg fungerer i begrenset grad som rådgivende organ

I forbindelse med godkjenningen av kampflyanskaffelsen i 2012 ble det etablert en egen avdeling i Forsvarsbygg, avdeling kampflybase.

Forsvarsbygg viser til at etableringen av kampflybaseløsningen har vært det viktigste oppdraget i virksomhetens EBA-portefølje.

Forsvarsbygg rapporterer på målet «Mål R4 – Profesjonell og helhetlig rådgivning». I tråd med dette målet skal Forsvarsbygg bidra aktivt inn i sektorens langtidsplanlegging, investeringsplanlegging og gjennomføringsplanlegging med EBA-faglig rådgiving. I rapporteringen forholder Forsvarsbygg seg til gjennomføringsoppdragene som de mottar fra departementet uten å vurdere fremtidige behov for EBA som er relatert til F-35.

Etter Riksrevisjonens vurdering fungerer Forsvarsbygg i liten grad som rådgivende organ, på tross av kravene fra departementet.

Forsvarsbygg antas å ha erfaring og kompetanse innenfor området som i større grad burde vært brukt for å sikre gode, helhetlige og kostnadseffektive løsninger.

1.4.2 FORSVARSDEPARTEMENTET HAR IKKE BUDSJETTERT SLIK AT STORTINGETS MÅL FOR ANSKAFFELSEN BLIR NÅDD

Rapporten viser at Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen. Departementet har i tillegg ikke budsjettert med tilstrekkelige midler til kampflyrelatert eiendom, bygg og anlegg. Riksrevisjonen kan ikke på bakgrunn av undersøkelsen fastslå hvilket eller hvilke budsjettår hvor reglementet ikke er etterlevd, men konstaterer at Stortingets mål innen 2025 sannsynligvis ikke blir nådd av årsaker som delvis kan relateres til urealistisk budsjettering, jf. bevilgningsreglementet § 3 annet ledd.

1.4.2.1 Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for personell i kampflyorganisasjonen

Stortinget vedtok i 2012 å etablere hovedbase for F-35 på Ørlandet. Organisasjonen var planlagt for fredstid, og ble allerede i 2012 beskrevet som optimistisk og noe som kunne bli nødvendig å revurdere underveis. Til sammenligning har land som USA, Nederland og Storbritannia planlagt med et betydelig høyere antall teknikere per skrog enn Norge. Ifølge Forsvarsdepartementet erkjente de først for ett til to år siden at tiltak som har blitt iverksatt, ikke har hatt tilstrekkelig virkning. Departementet har vært kjent med at organisasjonen har uttrykt bekymring for manglende dekning av personell siden oppstart av prosjektet, men det har i perioden vært uenighet om hvordan dette skal håndteres. Departementet viser også til at Forsvaret har handlingsrom til å selv prioritere og omfordele årsverksrammer for å sikre at målsettingene nås.

Forsvaret har ikke tatt høyde for større bemanning til å understøtte F-35 i fremtidens driftsorganisasjon, noe som vil øke drifts- og dermed levetidskostnadene. I rapport fra Forsvarskommisjonen av 2021 som ble avlagt i 2023, går det frem at det i for liten grad er tatt høyde for behov for drift og personell ved nye investeringer i Forsvaret. Konsekvensen av dette er at investeringene ikke kan utnyttes fullt ut.

Riksrevisjonen vurderer at det er kritikkverdig at Forsvarsdepartementet vesentlig har undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen. Riksrevisjonen viser til at departementet siden oppstart av prosjektet har vært kjent med at organisasjonen har hatt lav personellmessig dekning.

1.4.2.2 Forsvarsdepartementet har ikke realistisk budsjettert eiendom, bygg og anlegg til F-35

Anskaffelsen av nye kampfly genererer økt behov for nye investeringer innen eiendom, bygg og anlegg

(EBA). Forsvaret har på nåværende tidspunkt et større etterslep på dette området. Dette gjelder særlig personellrelatert EBA, men det er også mangler innen annen kampflyrelatert EBA. EBA ble undervurdert allerede i planleggingen av kampflyprosjektet i 2012, og det reelle behovet har vist seg å være større enn forutsatt. En forutsetning for å oppnå full operativ evne for kampflyene er at noen personellkategorier styrkes, og slik økning i personell vil igjen føre til økt behov for EBA-investeringer fremover.

At vesentlige kostnader innen EBA ikke er tatt inn i budsjettet, er urealistisk budsjettering. Å dekke uforutsette kostnader til EBA-tiltak vil gå utover annen aktivitet i Forsvaret. Både luftforsvarsstaben og Cyberforsvaret har vært nødt til å finansiere EBA-tiltak med egne driftsmidler, noe som ikke var i tråd med intensjonen bak bevilgningene. Dette vurderer Riksrevisjonen at ikke er i tråd med Stortingets intensjoner for bevilgningen.

1.4.2.3 Kostnader til utvikling av APEX fase 2 er ikke budsjettert som en del av kampflyprosjektet

Utviklingen av den norske ammunisjonstypen Armour Piercing with Explosives (APEX) er budsjettert som en del av anskaffelseskostnadene til F-35. Videreutviklingen av APEX gjennomføres i eget prosjekt, P1099, som ble godkjent i 2021 med egen kostnadsramme. Kostnadene til denne videreutviklingen er imidlertid verken budsjettert eller inkludert som en del av anskaffelseskostnadene for F-35 og inngår derfor heller ikke i levetidskostnadene.

At P1099-prosjektet med kostnadsramme på 41 mill. kroner ikke inngår i levetidskostnadene for anskaffelsen av F-35, begrunner Forsvarsdepartementet med at prosjektet har et omfang som går ut over kravspesifikasjonen til det opprinnelige kampflyprosjektet (P7601).

Riksrevisjonen vurderer at prosjektet ikke ville vært igangsatt uten anskaffelsen av F-35.

1.4.2.4 Eiendom, bygg og anlegg er ikke inkludert i den ordinære prosessen for usikkerhetsanalysen

Kostnadene til eiendom, bygg og anlegg behandles ikke i den ordinære prosessen for usikkerhetsanalysen, men kostnadene estimeres i egen prosess av Forsvarsdepartementet. Forsvarsdepartementet opplyser at de kun inkluderer godkjente EBA-prosjekter i estimatet, og at de ikke gjør usikkerhetsvurderinger av mulige fremtidig behov.

Ifølge Forsvarsdepartementet gir usikkerhetsanalysen et godt bilde av sannsynlig fremtidige kostnader i prosjektet. En vesentlig del av kostnadsbildet blir likevel

ikke usikkerhetsvurdert da EBA ikke er omhandlet av samme prosedyre som øvrig virksomhet.

1.5 Anbefalinger

- Riksrevisjonen anbefaler at Forsvarsdepartementet
- inkluderer alle direkte og indirekte kostnader til F-35 i estimatet for levetidskostnadene for å sikre at Stortinget har et fullstendig beslutningsgrunnlag
 - vurderer å gjøre jevnlige beregninger av levetidskostnader for fremtidige større materiellinvesteringsprosjekter for hele forsvarssektoren.

1.6 Statsrådens svar

Dokument 3:9 (2023–2024) Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 og Oppfølging av Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne ble oversendt statsråden i Forsvarsdepartementet. Statsrådens svar følger i vedlegg 2 og 3 til Riksrevisjonens dokument.

1.7 Riksrevisjonens uttalelse til statsrådens svar

Riksrevisjonen registrerer at statsråden er uenig i at estimatene av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i henhold til kravene og intensjonen i Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren. Statsråden viser videre til at det er mulig å gjøre en annen avgrensning av hvilke kostnadstyper som er relevante for anskaffelsen enn den som er brukt i kampflyanskaffelsen, men at dette vil redusere nytten verktøyet har til å styre prosjekter.

I Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren § 10-1 tredje ledd framgår det at levetidskostnadene skal inneholde de totale kostnadene til en enhet eller en kategori materiell, inklusiv kostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning. Bestemmelsen har imidlertid ikke en detaljert opplisting av hvilke kostnader som kan inngå i de totale kostnadene. Riksrevisjonen registrerer at departementet i liten grad har inkludert indirekte kostnader i grunnlaget for estimatet av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen.

Departementet har heller ikke tatt med kostnader knyttet til fremtidig behov for eiendom, bygg og anlegg. Etter Riksrevisjonens oppfatning bør slike kostnader inngå i estimatet for å gi et dekkende bilde av levetidskostnadene.

2. Sak 2: Oppfølging av Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne

2.1 Innledning

Bakgrunnen for undersøkelsen er å følge opp Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne.

Målet med undersøkelsen har vært å vurdere om funn og anbefalinger i undersøkelsen fra 2019 er fulgt opp av Forsvarsdepartementet og underliggende etater. Undersøkelsen omfatter perioden 2019–2023.

Riksrevisorkollegiets oversendelsesbrev til departementet 27. oktober 2023 og statsrådens svar 15. november 2023 følger som vedlegg til Dokument 3:9 (2023–2024).

2.1.1 OFFENTLIGHET OG SIKKERHETSGRADERT INFORMASJON

Dette er et ugradert sammendrag av sak 2 i Dokument 3:9 (2023–2024). Riksrevisjonen har i dialog med Forsvarsdepartementet utarbeidet et ugradert dokument som er så fullstendig som mulig. Dokumentet er delvis basert på kilder som er sikkerhetsgradert. Sikkerhetsgraderte opplysninger er fjernet, og en del informasjon er omskrevet og gjort mindre detaljert, slik at den kan offentliggjøres. Dette gjelder også noen av konklusjonene.

Forsvarsdepartementet vurderer at dokumentet ikke inneholder gradert informasjon, og at det i sin helhet er ugradert. Den fullstendige versjonen av dokumentet er gradert BEGRENSET.

2.2 Konklusjoner

2.2.1 HOVEDKONKLUSJON

Forsvarsdepartementet har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp funn og anbefalinger i Riksrevisjonens undersøkelse fra 2019 som Stortinget i sin behandling ga sin tilslutning til. Konsekvensen er at forutsetningene for at kampflyvåpenet skal nå Stortingets ambisjoner i 2025, ikke er til stede. Dette får betydning for Forsvarets samlede oppgaveløsning:

- Vedvarende mangel på personell og kompetanse gjør at Luftforsvaret ikke fullt ut evner å oppnå kravene til full operativ kapasitet for F-35 i 2025.

- Fremskutt operasjonsbase på Evenes er etablert. Teltløsningen for F-35 på Ørland tilfredsstiller ifølge Forsvarsdepartementet sikkerhetslovens krav til beskyttelse, men gir lite effektiv drift.
 - Det er vedvarende mangler i materiell- og forsyningsberedskapen til kampflyvåpenet.
 - Vedvarende mangler med personell og materiell i luftvern og baseforsvar gir redusert kapasitet til beskyttelse.
 - Det er utfordringer med luftromsovervåkingen og anskaffelsene av nye radarsystemer er sårbare for forsinkelser.
 - Det er risiko knyttet til oppgradering og modernisering av kommando- og kontrollinformasjonssystemer i Luftforsvaret.
 - Forsvarsdepartementet har bedret rapporteringen om innfasing av F-35, men har ikke fulgt opp rapporterte risikoer med tilstrekkelige tiltak.
- Riksrevisjonen følger saken videre.

2.3 Overordnet vurdering

Det er sterkt kritikkverdig at Forsvarsdepartementet ikke har iverksatt tilstrekkelige tiltak for å nå Stortingets ambisjon for kampflyvåpenet i 2025, til tross for at risikoene har vært kjent over lang tid.

2.4 Oppfølging av undersøkelse om infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne

2.4.1 OPPRINNELIG UNDERSØKELSE

Riksrevisjonen overleverte 7. mai 2019 Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne (BEGRENSET) med tilhørende hovedanalyserapport (KONFIDENSIELT) til Stortinget. Målet med undersøkelsen var å vurdere om infrastruktur og støttefunksjoner har tilstrekkelig kapasitet til å sikre et operativt kampflyvåpen i overgangsfasen mellom kampflysystemene F-16 og F-35. Overgangsfasen mellom F-16 og F-35 er satt fra 2017 fram til kampflyprosjektet oppnår milepælen Full Operational Capability (FOC) i 2025. Undersøkelsen fra 2019 tok for seg perioden fra og med mars 2017 til og med desember 2018.

Som bakgrunn for undersøkelsen ble det vist til at det i overgangsperioden mellom F-16 og F-35 ville være krevende for Luftforsvaret å drifte begge flytypene med vedlikehold og forsyning. I tillegg ble det vist til en iboende risiko knyttet til F-35 fordi det skulle etableres helt nye systemer for understøttelse, herunder kampflybasene på Ørland og Evenes. Etableringen inkluderte både eiendom, bygg og anlegg (EBA) og tilstrekkelig sikring og beskyttelse, blant annet baseforsvar og luftvern.

Riksrevisjonens hovedfunn var at:

- Personell- og kompetanseutfordringer i Luftforsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon har betydning for kampflyvåpenets operative evne.
- Svakheter i materiellberedskapen i Luftforsvaret har betydning for kampflyvåpenets operative evne.
- Svakheter i forsyningsberedskapen i 132. luftving har betydning for kampflyvåpenets operative evne.
- Vedlikeholds- og forsyningsberedskapen, Global Support Solution (GSS), er under oppbygning, og mangel på reservedeler har gitt færre flytimer enn planlagt for F-35.
- Det er risiko for at eiendom, bygg og anlegg fram mot FOC ikke understøtter kampflyvåpenets operative evne.
- Forsvarsdepartementet har i begrenset grad fulgt opp innfasingen av F-35 i den formelle styringsdialogen, men i 2018 er oppfølgingen av utfordringene i Luftforsvaret styrket.

Med bakgrunn i dette anbefalte Riksrevisjonen at Forsvarsdepartementet:

- i samarbeid med Forsvarsstaben vurderer ytterligere tiltak for å styrke personellberedskapen i Luftforsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon
- i samarbeid med Forsvarsstaben vurderer ytterligere tiltak for å styrke materiell- og forsyningsberedskapen i Luftforsvaret
- i samarbeid med Forsvarsstaben følger opp at kontraktene mellom Forsvaret og sivile leverandører om forsyninger av vesentlig betydning for operativ evne, har beredskapsklausuler
- i samarbeid med Forsvarsstaben og Forsvarsbygg følger opp at kampflybasen på Ørland og den fremskutte operasjonsbasen på Evenes bli sikret og beskyttet i henhold til lov og forskrifter, og at nødvendige avklaringer foreligger slik at basene blir etablert innen milepælene
- som en del av den formelle styringsdialogen i større grad får rapportert et samlet bilde av risiko i overgangsfasen mellom F-16 og F-35.

2.4.1.1 Stortingets behandling av saken

Kontroll- og konstitusjonskomiteen avholdt 14. oktober 2019 en lukket kontrollhøring, der både daværende og tidligere politisk og militær ledelse møtte. Komiteen avholdt også en lukket høring med Riksrevisjonen ved riksrevisor Per-Kristian Foss 5. november 2019.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen avga sin innstilling 14. januar 2020, jf. Innst. 139 S (2019–2020). Innstillingen er sikkerhetsgradert KONFIDENSIELT. Saken ble behandlet for lukkede dører i Stortinget 3. februar 2020.

Ugradert sammendrag av Innst. 139 S (2019–2020):

Komiteen merket seg at personell- og kompetanseutfordringer er en stadig tilbakevendende utfordring i Forsvaret, både i tilknytning til kjøpet av F-35 og overgangen fra F16, men også i de øvrige delene av virksomheten.

Komiteen understreket betydningen av å ha tilstrekkelig og kompetent personell for håndtering av begge flytyper i overgangsfasen. Komiteen registrerte at Riksrevisjonen mente det ikke var sikret tilstrekkelig balanse mellom oppgaver og personell slik utenriks- og forsvarskomiteen forutsatte ved beslutning om å anskaffe F-35.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, delte Riksrevisjonens vurdering. [Merknad fra Riksrevisjonen: Dette flertallet i komiteen hadde på tidspunkt for behandling av undersøkelsen ikke flertall i Stortinget.]

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og uavhengig representant Ulf Leirstein, viste til at enhver omstilling med flytting av arbeidsplasser medfører personellmessige utfordringer. Disse medlemmene viste til at Forsvaret hadde utarbeidet planer for å håndtere disse utfordringene fram mot FOC i 2025, og at det fortløpende ble vurdert om det var behov for ytterligere tiltak.

Komiteen merket seg at Riksrevisjonen hadde funnet svakheter i materiellberedskapen for kampflyene, både for luftvernet og baseforsvaret som Riksrevisjonen så alvorlig på. Komiteen forutsatte at regjeringen tok funnene alvorlig og traff nødvendige tiltak for å avhjelpe svakheterne.

Komiteen merket seg at Riksrevisjonen så alvorlig på at Luftforsvaret på flere områder manglet beredskapsklausuler som skal sikre forsyning i krise og krig. Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, delte Riksrevisjonens vurdering.

Komiteen viste til at spørsmål knyttet til vedlikeholds- og forsyningsløsninger var et sentralt tema i organisasjonenes høringsuttalelse, så vel som i Riksrevisjonens undersøkelse. Komiteen refererer i sine merknader til at undersøkelsen viste at det internasjonalt var mangel på reservedeler, og at det var for liten kapasitet til å vedlikeholde F-35. Dette hadde igjen ført til at målet for planlagte flytimer ikke var nådd. Komiteen delte Riksrevisjonens bekymring om at forholdet kunne få alvorlige konsekvenser dersom utfordringene ikke ble løst. Komiteen viste videre til at det gjenstod mye når det gjelder eiendom, bygg og anlegg (EBA), ikke minst i tilknytning til kampflybasen på Ørlandet.

Komiteen merket seg også at Riksrevisjonens vurdering av radarene var forhold som hadde vært rapportert til Forsvarsstaben og Forsvarsdepartementet over

flere år. Komiteen merket seg at Forsvarsdepartementet planla å skifte ut de eldste radarsystemene i perioden 2021–2025. Komiteen delte Riksrevisjonens vurdering av svakheterne i luftdarkjeden og i kontrollsenteret. Komiteen registrerte videre at heller ikke NATOs felles kommando- og kontrollsystem ACCS fungerte som forutsatt, slik at Forsvarsdepartementet hadde besluttet å ikke ta det i bruk på daværende tidspunkt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, delte Riksrevisjonens vurdering av at det var kritikkverdig at Forsvarsdepartementet ikke på et tidligere tidspunkt hadde avklart krav som skal stilles til EBA for å understøtte kampflyvåpenets operative evne.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og uavhengig representant Ulf Leirstein, delte ikke Riksrevisjonens oppfatning av at ACCS ikke fungerte som forutsatt. ACCS er et felles NATO kommando- og kontrollsystem som skal erstatte eldre systemer som Norge benytter. Etter disse medlemmenes vurdering ville det ikke være naturlig at Norge utvikler alternative løsninger på egen hånd all den tid det finnes tilsvarende NATO-systemer i bruk, i tillegg til nasjonale systemer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, delte Riksrevisjonens vurdering av at utfordringer ved Link 16 medførte at systemet så langt ikke hadde sikret den samhandlingen som Stortinget forutsatte da anskaffelsen ble besluttet.

Komiteen understreket Forsvarsdepartementets ansvar i forbindelse med innfasingen av F-35 og den gradvise nedtrappingen av bruken av F-16. Komiteen merket seg at undersøkelsen avdekket betydelige svakheter i infrastruktur og støttefunksjoner som er vesentlige for kampflyvåpenets operative evne, og at Riksrevisjonen i den sammenheng mente det var kritikkverdig at departementet ut fra risiko og vesentlighet ikke krevde en rapportering i den formelle styringsdialogen som ga et samlet bilde av risikoene i innfasingen av det nye kampflysystemet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og uavhengig representant Ulf Leirstein, viste til at Ørland opprinnelig ble planlagt som en fredstidsbase uten hangarer til beskyttelse av flyene, men at endringer i den sikkerhetspolitiske situasjonen har medført at planene måtte revurderes. For å unngå feilinvesteringer og redusere usikkerhet har Forsvaret lagt opp til å gjennomføre flere av utbyggingsprosjektene som en trinnvis utbygging.

Dette kan ha påvirket optimal ferdigstilling av enkelte bygg, men så langt har det ikke forhindret IOC i 2019. Disse medlemmene viste til at tidskemaet for QRA på Evenes i 2022 var stramt, men at ingen av høringsinstansene kunne se at det lå an til forsinkelser.

Flertallet viste videre til at komiteen inviterte Riksrevisjonen til en egen høring 5. november 2019, blant annet fordi forsvarsministeren hadde uttalt i høring 14. oktober 2019 at Riksrevisjonen hadde målt måloppnåelse ut ifra hvordan situasjonen skal være i 2025. Forsvarsministeren viste til at det var godkjente avvik fra operative krav i overgangsfasen 2016–2025. Flertallet viste til at Riksrevisjonen hadde lagt Forsvarsdepartementets egne krav med godkjente avvik til grunn i sin undersøkelse.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og uavhengig representant Ulf Leirstein viste til at Riksrevisjonen hadde målt kampflyvåpenet opp mot et høyere krav enn det Stortinget hadde vedtatt for overgangsperioden. Disse medlemmene viste til at det var urealistisk å stille med dobbel kapasitet i overgangen mellom F-16 og F-35, og at Stortinget derfor heller ikke har sluttet seg til en slik målsetting.

Komiteen registrerte at statsråden kjente seg igjen i de problemstillingene Riksrevisjonens undersøkelse avdekket, men viste til at det ikke var rapportert noe fra etatene som tilsa at Norge hadde et kampflyvåpen som ikke tilfredstilte den operative ambisjonen i overgangsfasen. Komiteen delte imidlertid Riksrevisjonens vurderinger slik de framkom i undersøkelsen, og anså at Riksrevisjonen hadde påvist utfordringer og svakheter som hadde betydning for evnen til å nå den operative ambisjonen for kampflyvåpenet i en krise- eller krigssituasjon.

Komiteen støttet Riksrevisjonens anbefalinger. Komiteens utkast til innstilling ble oversendt til utenriks- og forsvarskomiteen, som sluttet seg til utkastet til innstillingen og hadde ingen ytterligere merknader.

Komiteens tilråding om at Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne vedlegges protokollen, ble enstemmig vedtatt i Stortinget.

2.4.2 METODISK TILNÆRMING OG GJENNOMFØRING FOR OPPFØLGINGEN

Riksrevisjonen har fulgt opp undersøkelsen fra 2019. Oppfølgingen er avgrenset til å omfatte områder der det ble påpekt utfordringer, og hvor Riksrevisjonen kom med anbefalinger i den opprinnelige undersøkelsen. Det er innhentet og gjennomgått informasjon fra både Forsvarsdepartementet og Forsvaret om status og utvikling på disse områdene i perioden 2020–2022. Dette inkluderer:

- Forsvarssjefens tertialrapporter
- Sjef Luftforsvarets tertialrapporter
- referater fra programoppfølgingsmøter F-35
- referater fra koordineringsforum F-35

- annen relevant underlagsdokumentasjon for F-35 og tilhørende infrastruktur og støttefunksjoner oversendt Riksrevisjonen fra Forsvarsdepartementet og Forsvaret.

I tillegg er det gjennomført intervjuer med Kampflyprosjektet, som er en del av Forsvarsstaben med ansvar for anskaffelsen og initiell drift av F-35, 21. mars 2023 og med Luftforsvaret 29. mars 2023. Forsvarsstaben har blitt forelagt referat fra begge intervjuer, og har ikke hatt noen kommentarer til informasjonen som framkommer.

I brev datert 2. juni 2023 ble Forsvarsdepartementet bedt om besvare en del skriftlige spørsmål, og vurdere forhold knyttet til status og utvikling på utvalgte områder. Departementet svarte i brev datert 3. juli 2023. Vedlagt besvarelsen fulgte også brev fra Forsvarsstaben til Forsvarsdepartementet, datert 19. juni 2023, der det gis en oppdatert beskrivelse av status for utfordringer knyttet til oppnåelsen av FOC for F-35 i 2025. Brevet var på dette tidspunktet fortsatt til behandling i departementet.

Undersøkelsen fra 2019 omfattet også Forsvarsbygg og Forsvarsmateriell. I denne oppfølgingen er det ikke innhentet informasjon direkte fra disse virksomhetene, men Forsvaret har beskrevet operative konsekvenser for kampflyvåpenet der det er utfordringer med leveranser fra disse virksomhetene. Ved oversendelsen av skriftlige spørsmål ble også Forsvarsdepartementet bedt om å innhente informasjon fra underliggende virksomheter der dette ble vurdert som relevant og nødvendig.

Utfordringer knyttet til F-16 var en viktig del av den opprinnelige undersøkelsen, men er ikke omfattet av oppfølgingen ettersom disse flyene er utfaset.

2.4.3 OPERATIV AMBISJON OG KRAV TIL KAMPFLYVÅPENET

Stortingets vedtatte ambisjon for en framtidig kampflykapasitet er beskrevet i St. prp. nr. 48 (2007–2008) og St. prp. nr. 36 (2008–2009). Ambisjonen bygger på tre pilarer: samtidighet, kraftsamling og styrkeproduksjon.

Ut fra ambisjonsnivået for kampflyvåpenet, slik det er beskrevet i de nevnte stortingsproposisjonene, er det utledet et antall kampfly og mannskaper som skal gi evne til beredskap med forskjellig omfang, reaksjonstid og varighet, og med krav til samtidighet mellom aktivitetene (samtidighetskravet). Disse aktivitetene er:

- NATOs Quick Reaction Alert (QRA)
- Høy Luftmilitær Beredskap (HLB)
- Kontinuerlig luftpatrolje (CAP)
- Multirollekampfly til bruk i internasjonale operasjoner.

NATO QRA er en del av alliansens permanente luftromsberedskap. For Norge innebærer oppdraget at Luftforsvaret kontinuerlig skal overvåke norsk luftrom og ha to kampfly klare på vegne av NATO. Ved behov for en nasjonal luftromsberedskap, kan det etableres såkalt HLB med kampfly fra ett til tre steder samtidig i Norge. Normalt ivaretas en slik beredskap ved at flyene står klargjort på bakken og på ordre kan gå på vingene innen den gitte beredskapstiden. Ved spesielle situasjoner skal denne beredskapen kunne etablere en kontinuerlig luftpatrolje over et område i en viss tid. I henhold til NATOs styrkemål skal Luftforsvaret også kunne stille med multirollekampfly til bruk i internasjonale operasjoner.

Samtidighetskravet innebærer at det skal kunne gjennomføres fire aktiviteter samtidig.

Kampflykapasiteten skal ivareta våre nasjonale oppgaver i hele konfliktspekteret, inkludert høyintensive stridshandlinger. I tillegg til de nevnte oppdrag og aktivitetene har Forsvarets forskningsinstitutt derfor utarbeidet en scenariobeskrivelse for kraftsamling, som ligger til grunn for dimensjoneringen av kampflyvåpenet. Her skal et større antall fly kunne settes inn mot en dimensjonerende trussel. Beskrivelsen er høygradert og gjengis derfor ikke.

Stortingets ambisjon og vedtak for kampflyvåpenet er operasjonalisert av Forsvarsdepartementet i form av operative krav gjennom Iverksettingsbrev til forsvarssektorens langtidsplan for perioden 2009–2012 og Iverksettingsbrev til forsvarssektorens langtidsplan for perioden 2013–2016. I Definisjon og operasjonalisering av IOC og FOC for F-35-kampfly, utarbeidet av Forsvarsdepartementet og Luftforsvaret i 2013, beskrives også operasjonaliseringen for F-35-kampfly ytterligere. Det er denne operasjonaliseringen som ligger til grunn for Gjennomføringsoppdrag fase 2 – anskaffelse og initiell drift av F-35 Lightning II fra 2013.

Gjennomføringsoppdrag for anskaffelse og initiell drift av F-35 beskriver tre sentrale milepæler for kampflyprosjektet:

- Initial operation capability (IOC) i 2019
- Utfasingen av F-16 i perioden mellom 2016–2022
- Full operational capability (FOC) i 2025.

I henhold til gjennomføringsoppdraget skal F-35 ved FOC i 2025 oppfylle hele ambisjonsnivået for kampflyvåpenet, inkludert kraftsamling. Dette innebærer at F-35 oppfyller alle operative krav for FOC F-35 samt bemannes og opereres av en trenet, utstyrt og understøttet organisasjon.

Kampflyvåpenets operative evne avhenger ikke bare av FOC for F-35-kampfly, men også av Luftforsvarets basestruktur og øvrige kapasiteter som understøtter kampflyene, herunder Forsvarets logistikkorganisa-

sjon, baseforsvar, luftvern samt luftromskontroll og varsling.

Det er ikke direkte sammenheng mellom kriteriene for FOC for F-35 i 2025 og operativ status for andre systemer i Luftforsvaret som luftromsovervåking, baseforsvar og luftvern. utfordringer i disse systemene vil imidlertid påvirke måloppnåelsen for kampflyvåpenet.

I tillegg til vedtaket om anskaffelse av nye kampfly vedtok Stortinget gjennom behandlingen av langtidsplanen for forsvarssektoren for 2013–2016 en større omstilling av Luftforsvaret. Det ble med det vedtatt en rekke endringer i Luftforsvarets base- og støttestruktur. I Gjennomføringsoppdrag for anskaffelse og initiell drift av F-35 vises det til at Luftforsvarets omstilling vil foregå parallelt med anskaffelsen av F-35, og at milepæler for kampflyprogrammet og omstillingen av Luftforsvaret må koordineres.

Omstilling og styrking av Luftforsvaret har blitt videreført i de to langtidsplanperiodene 2017–2020 og 2021–2024. Blant annet vises det i langtidsplanen for 2017–2020 til at Luftforsvaret skal styrkes ytterligere gjennom en forbedring av luftromsovervåkingen, økt kampkraft og beskyttelse av baser der F-35 og andre flysystemer opererer. Dette innebærer blant annet en modernisering og utvikling av baseforsvar og luftvern.

2.4.3.1 Det er akseptert avvik i operative krav i overgangsfasen

Gjennom St.prp. nr. 151 S (2015–2016) har Stortinget akseptert en reduksjon i operativ ambisjon for kampflyvåpenet i overgangsfasen mellom F-16 og F-35. Overgangsfasen er satt til 2017–2025. Aksepterte avvik er operasjonalisert av Forsvarsdepartementet i graderte tildelingsbrev til Forsvaret.

2.4.4 UTDYPNING AV KONKLUSJONER

Gjennom denne oppfølgingsrevisjonen kommer det fram at flere av funnene i undersøkelsen fra 2019 ikke har blitt fulgt med tilstrekkelige og tidsriktige tiltak fra Forsvarsdepartementet. Flere av de påpekte risikoene har derfor materialisert seg. Riksrevisjonen mener det er sterkt kritikkverdig at Forsvarsdepartementet ikke har iverksatt tilstrekkelige tiltak for å nå Stortingets ambisjon for kampflyvåpenet i 2025, til tross for at risikoene har vært kjent over lang tid.

2.4.4.1 Vedvarende mangel på personell og kompetanse gjør at Luftforsvaret ikke fullt ut evner å oppnå kravene til FOC for F-35 i 2025

Undersøkelsen i 2019 avdekket betydelige utfordringer knyttet til å rekruttere, beholde og videreutvikle personell med rett kompetanse i Forsvaret, særlig personell med teknisk kompetanse til drift- og vedlikehold. I

undersøkelsen ble det trukket fram at prognosen for personellsituasjonen fram mot 2025 trolig har vært for optimistisk. Det vises også til at rekruttering og utdanning av teknikere for F-35 er svært tid- og kostnadskreven. Dette medfører risiko for oppnåelse av FOC for F-35 i 2025. På bakgrunn av dette anbefalte Riksrevisjonen at Forsvarsdepartementet i samarbeid med Forsvarsstaben vurderte ytterligere tiltak for å styrke personellberedskapen i Luftforsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon.

Riksrevisjonens oppfølging viser imidlertid at Forsvaret fortsatt har betydelige utfordringer med å rekruttere, beholde og videreutvikle personell med teknisk kompetanse til drift- og vedlikehold.

I gjennomføringsoppdraget for anskaffelsen av F-35 står det at planen for personellstrukturen skulle oppdateres som en del av årlige godkjenninger for kjøp av fly. Dette ble ikke gjort i perioden 2012–2020 da Forsvarsdepartementet var prosjekteier for Kampflyprogrammet.

Forsvarsdepartementet har som prosjekteier vært kjent med risiko og utfordringer knyttet til personell og kompetanse siden prosjektets begynnelse. Etter at prosjekteieransvaret ble overført til forsvarssjefen, har departementet blitt holdt løpende orientert om utvikling og risiko gjennom prosjektoppfølgingsmøter for F-35. I samtlige møter siden 2020 har mangel på personell og kompetanse blitt trukket fram som en av de største risikoene for oppnåelse av FOC for F-35 i 2025. I tillegg har Forsvarssjefen i undersøkelsesperioden gjennomgående rapportert om personellutfordringer og hvilke utfordringer Forsvaret har knyttet til å løse disse.

I innværende langtidsplan for forsvarssektoren (2021–2024) legges det opp til en gradvis bemaningsøkning i Forsvaret. Det understrekes at for Luftforsvaret skal denne økningen i hovedsak prioriteres til luftvern, baseforsvar og understøttelse av F-35. Forsvarsdepartementet gjentok prioriteringen i Tildelingsbrev til Forsvaret for 2022.

Forsvarsstaben viser til at mangler knyttet til personellrelatert eiendom, bygg og anlegg (EBA) bidrar til utfordringene med å rekruttere og beholde personell. Luftforsvaret og Forsvarsstaben har meldt om behov for personellrelatert EBA siden 2020, og påpekt at mangel på EBA er en medvirkende årsak til utfordringen med å rekruttere og beholde tilstrekkelig med personell for oppnåelse av FOC for F-35 og andre systemer i Luftforsvaret. Forsvarsdepartementet mener at det er mulig å oppnå FOC for F-35 til tross for underdekning av boliger, men at det jobbes med tiltak ettersom underdekningen pekes på som en indirekte årsak til utfordringene med å rekruttere og beholde personell.

Forsvarsdepartementet er kjent med at tilgangen på teknikere i Forsvaret er utfordrende, og viser til at det er risiko for at det ikke vil være tilstrekkelig personell for å

kunne oppnå FOC for F-35 i 2025. Videre vises det til at behovet for teknisk kompetanse bare vil øke i årene framover, og at departementet derfor siden 2019 har iverksatt tiltak for å imøtekomme utfordringen. Blant annet har det vært jobbet med å styrke utdanningstilbudet for flyteknikere og -ingeniører ved sivile utdanningsinstitusjoner. Det forventes at dette på sikt vil bidra til å øke rekrutteringen av teknisk kompetanse til Forsvaret. Etablering av nye utdanningstilbud og utdanning tar imidlertid noe tid, så mer kortsiktige tiltak har blant annet vært innleie av personell og økonomiske insentiver for å beholde kritisk kompetanse.

Riksrevisjonens vurdering

Riksrevisjonen merker seg at til tross for inngående kunnskap om problemkomplekset og fortløpende rapportering fra Forsvaret om utvikling i kampflyprosjektet og risiko på personellområdet har departementet ikke sørget for at det har blitt iverksatt tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det medfører at forutsetningene for å nå FOC for F-35 i 2025 ikke er på plass.

2.4.4.2 Fremskutt operasjonsbase på Evenes er etablert. Teltløsningen for F-35 på Ørland tilfredsstiller ifølge Forsvarsdepartementet sikkerhetslovens krav til beskyttelse, men gir lite effektiv drift

I undersøkelsen fra 2019 kom det fram at flere eien- doms-, bygg- og anleggsprosjekter (EBA-prosjekter) på Ørland var forsinket, og at sene avklaringer av hvilke krav som skal stilles til EBA på Ørland, har ført til forsinkelser i byggeprosessene. Det ble også påpekt flere risikoer for å etablere framskutt operasjonsbase på Evenes knyttet til EBA.

Fremskutt operasjonsbase for F-35 på Evenes ble etablert i 2022

Undersøkelsen fra 2019 viste at det var risiko for at EBA-prosjekter på Evenes ikke ville bli klare for å nå milepælene for etablering av QRA med F-35 på Evenes i januar 2022.

Luftforsvaret overtok QRA-beredskapen med F-35 på Evenes i januar 2022 som planlagt. Både forsvarssjefen og sjef Luftforsvaret har imidlertid tidligere rapportert om utfordringer knyttet til EBA på Evenes som har negativ effekt på operativ evne og evne til å nå klartiden for QRA-oppdraget. Kampflyprosjektet opplyser i mars 2023 at utbedring av de operative flatene på Evenes er ferdigstilt, og at de gitte klartidene for QRA nå overholdes.

Teltløsningen for F-35 på Ørland tilfredsstiller ifølge Forsvarsdepartementet sikkerhetslovens krav til beskyttelse, men gir lite effektiv drift

Undersøkelsen fra 2019 viste at det gjenstod vesentlig byggeaktivitet med betydning for sikkerhet på basen

på Ørland og for understøttelse av F-35. Det ble i undersøkelsen fra 2019 pekt på et behov for å avklare nærmere hva slags flyoppstillingsplasser som totalt skulle etableres på Ørland.

Forsvarsdepartementet ga i Supplerende tildelingsbrev nr. 133 2022 Forsvaret i oppdrag å etablere elleve midlertidige garasjeringsplasser ved bruk av en teltløsning på Ørland for å dekke det resterende behovet.

Luftforsvaret er i gang med å sette opp teltløsningen, og alle skal etter planen være oppe i løpet av høsten 2023.

Forsvarsdepartementet vurderer at den midlertidige teltløsningen for garasjering av elleve fly tilfredsstiller kravene til sikring etter lov og forskrift. Ifølge departementet blir samtidig styrkeproduksjonen vesentlig mindre effektiv ved at det gjennom levetiden av systemet må brukes store ressurser for å oppnå samme effekt som ved garasjering i permanent løsning med 5. generasjonssheltere.

Riksrevisjonens vurdering

Det er positivt at framskutt operasjonsbase på Evenes er etablert. Dette har medført at F-35 har kunnet overta QRA-oppdraget, og at F-16 kunne fases ut som planlagt i overgangen 2021/2022.

Riksrevisjonen merker seg at det i løpet av 2023 vil bli satt opp teltløsning for resterende fly på Ørland som departementet opplyser at tilfredsstiller krav til sikkerhet, men at departementet samtidig mener at styrkeproduksjonen blir vesentlig mindre effektiv enn permanent løsning med 5. generasjonssheltere. Riksrevisjonen stiller seg derfor isolert sett spørrende til denne prioriteringen.

2.4.4.3 Det er vedvarende mangler i materiell- og forsyningsberedskapen til kampflyvåpenet

I undersøkelsen fra 2019 ble det påpekt utfordringer i materiell- og forsyningsberedskapen, herunder reservedeler, drivstoff og ammunisjon. Riksrevisjonen anbefalte at Forsvarsdepartementet i samarbeid med Forsvarsstaben vurderte ytterligere tiltak for å styrke materiell- og forsyningsberedskapen i Luftforsvaret, og fulgte opp at kontraktene mellom Forsvaret og sivile leverandører om forsyninger av vesentlig betydning for operativ evne hadde beredskapsklausuler.

Forsvarsdepartementet opplyser i brev til Riksrevisjonen at Forsvaret per oktober 2023 ikke har inngått kontrakter med beredskapsklausuler med eksterne leverandører knyttet til kampflyvåpenet. Forsvaret vurderer om det i framtiden er behov for beredskapsklausuler knyttet til eksterne kontrakter for kampflyvåpenet. Forsvaret opplyser videre at etaten vurderer hvordan krigens folkerett skal ivaretas i forbindelse med anskaffelser i krise og krig. Det er en del uløste problemstillinger

knyttet til understøttelse i krise og krig, herunder hvordan personell kan mobiliseres inn i Forsvaret når nødvendig.

Forsvarsdepartementet opplyser om at det pågår et policy-arbeid i departementet om inngåelse og forvaltning av strategiske avtaler med industri og næringsliv i forsvarssektoren, med tanke på å bruke sivile aktører til understøttelse av Forsvaret.

Undersøkelsen fra 2019 viste at det var mangler på reservedeler og lav kapasitet til vedlikehold av F-35. Mangel på deler var en av årsakene til at det i 2018 ble gjennomført betydelig færre flytimer enn planlagt med F-35 i Norge. Flytimeproduksjon er en vesentlig forutsetning for å nå FOC for F-35 i 2025. Den globale vedlikeholdsløsningen, Global Support Solution (GSS), ble innført i 2016 og var under utvikling fram til 2019. Fra 2020 var systemet antatt å gå inn i en modningsperiode, med full kapasitet i løpet av 2023. Det er det flernasjonale programkontoret for F-35-programmet som har hovedansvaret for vedlikeholdsløsningen.

Da den forrige undersøkelsen ble gjennomført var ALIS under utvikling, og det ble påpekt at Luftforsvaret hadde kansellert en del planlagte oppdrag på grunn av svakheter i ALIS. Det var i 2019 forventet at ny versjon av ALIS ville løse en del av de nevnte utfordringene. Hvis ikke, ble det påpekt, ville det svekke Luftforsvarets evne til å gjennomføre styrkeproduksjon og operasjoner.

Riksrevisjonens oppfølging viser at det fortsatt er utfordringer med materiellberedskapen når det gjelder reservedeler til kampflyene, på grunn av utfordringer med GSS og ALIS. Det flernasjonale programkontoret for F-35-programmet har imidlertid besluttet å erstatte ALIS med et nytt system, kalt ODIN.

Til Riksrevisjonen oppgir Forsvarsdepartementet at erfaringene så langt viser at ODIN og nye systemelementer fungerer vesentlig raskere og krever færre manuelle operasjoner og mindre ventetid enn ALIS-løsningene.

Departementet viser til at ALIS fungerer selv om det er et tidkrevende system, og at forbedringene som erfarer med ODIN vil øke evnen til å produsere flytilgjengelighet for trening. Dette vil ifølge departementet øke sannsynligheten for å oppnå FOC for F-35 i 2025.

Videre oppgir Forsvarsdepartementet at anlegg og systemer for distribusjon av drivstoff på Ørland og Evenes nå er på plass, men ikke ennå tatt i bruk på grunn av utfordringer i avslutningen av prosjektene. Foreløpig ivaretas derfor drivstofforsyningen på annen måte. Departementet vurderer status for forsyningen og distribusjon av drivstoff som tilfredsstillende.

Oppfølgingen viser at Luftforsvaret opplever utfordringer med beholdningen av enkelte typer ammunisjon. Utfordringen har vedvart over tid, og årsakene er sammensatte.

For at kampflyene skal ha den kapasiteten som forutsettes av Stortinget, er de avhengige av at våpensystemet Joint Strike Missile integreres på F-35. Dette arbeidet ledes av det flernasjonale programkontoret for F-35, og det er risiko for forsinkelser i arbeidet med integreringen.

Riksrevisjonens vurdering

Sivile leverandører er helt avgjørende for Forsvarets oppgaveløsning i krise og krig. Riksrevisjonen merker seg at det er iverksatt et arbeid med blant annet avklaring av rettslige forhold ved avtaler med sivile leverandører i krise og krig.

Det er positivt at det er iverksatt kompensierende tiltak for å redusere risikoen knyttet til den globale vedlikeholdsløsningen GSS, blant annet i form av samarbeidet med Kongsberg Aviation Maintenance Services. Tiltakene er imidlertid ikke tilstrekkelige til å løse alle identifiserte utfordringer

Riksrevisjonen merker seg at anlegg og systemer for distribusjon av drivstoff på Ørland og Evenes nå er på plass, og at Forsvarsdepartementet vurderer status for forsyningen og distribusjon av drivstoff som tilfredsstillende.

Det er risiko for forsinkelser knyttet til integreringen av våpensystemet Joint Strike Missile på F-35. Etter som arbeidet ledes av det flernasjonale programkontoret har departementet begrenset mulighet til å iverksette tiltak som kan framskynde denne prosessen.

Riksrevisjonen vil peke på at utfordringen med ammunisjon i Luftforsvaret forsterkes av at krigen i Ukraina medfører et stort press på tilgangen på ammunisjon, noe som forlenger leveransetiden.

2.4.4.4 Vedvarende mangler med personell og materiell i luftvern og baseforsvar gir redusert kapasitet til beskyttelse

Undersøkelsen fra 2019 viste at det var utfordringer med materiell, forsyninger og personell i baseforsvaret og luftvernet. Dette medførte redusert kapasitet til beskyttelse.

Baseforsvaret utgjør sammen med luftvernet forsvaret av flybasene. Baseforsvaret skal beskytte basen, personellet og leveranse av drivstoff, ammunisjon og forsyninger. Luftvern er en nødvendighet for å øke overlevelsen for egne fly, sikre kritiske installasjoner og gi egne styrker handlingsrom.

Oppfølgingen viser at utfordringene i baseforsvar og luftvern vedvarer.

I brev til Riksrevisjonen bemerker Forsvarsdepartementet at tilstrekkelig evne for baseforsvar og luftvern er vesentlig for forsvarsevnen og kampflyvåpenet som en del av denne, men at det ikke er en direkte kobling mellom kravene til FOC for F-35 og baseforsvar og luftvern. Det er iverksatt prosjekter for anskaffelse av mate-

riell i både baseforsvar og luftvern. Departementet viser videre til at Forsvaret ikke har rapportert om utfordringer knyttet til personell og kompetanse for baseforsvar og luftvern.

Riksrevisjonens vurdering

Flere av utfordringene i luftvern og baseforsvar har vært kjent og vedvart over tid. Riksrevisjonen bemerker at selv om Forsvarsdepartementet nå har iverksatt flere tiltak for å bedre situasjonen, er utfordringene fortsatt ikke løst.

2.4.4.5 Det er utfordringer med luftromsovervåkingen, og anskaffelsene av nye radar-systemer er sårbare for forsinkelser

Undersøkelsen fra 2019 avdekket svakheter i luftromsovervåkingen, blant annet på grunn av aldrende materiell og utfordringer med tilgang på reservedeler. Utfordringene i lufttradarkjeden hadde vært rapportert til Forsvarsdepartementet over flere år.

Stortinget vedtok i 2019 å erstatte de eldste radar-systemene, FPS-110 og SINDRE I, med åtte nye radarer gjennom prosjekt 2078 Sensorer for militær luftromsovervåking. Tidsperioden for etableringen av de nye radarene er 2025–2029.

For å ivareta militær luftromsovervåking og produksjon av luftbilde i påvente av anskaffelse av nye radarer ble det i 2011 satt i gang et prosjekt for å øke levetiden på de eksisterende lufttradarene – Prosjekt 2079 Levetidsforlengelse luftvarslingsradarer. Dette har bidratt til å forbedre situasjonen fra 2019, men det er fortsatt vedvarende utfordringer i lufttradarkjeden, og anskaffelsen av nye radarer er sårbare for forsinkelser.

Undersøkelsen fra 2019 viste også at det var utfordringer med erstatningsløsninger (redundans) ved bortfall i luftromsovervåkingen. Det er iverksatt flere tiltak for å rette på dette, men utfordringene vedvarer. Dette gir risiko for svekkelse i evnen til å produsere et oppdatert luftbilde.

Riksrevisjonens vurdering

Det er positivt at levetidsforlengelsen på eksisterende radarer har bidratt til forbedringer i luftromsovervåking. Utfordringene i lufttradarkjeden har imidlertid vært kjent i mange år, og det er tidskritisk at nye radarer kommer på plass. Riksrevisjonen merker seg at prosjekter for å bedre redundansen i luftromsovervåkingen er forsinket. En eventuell manglende redundans gir risiko for at oppdatert luftbilde ikke kan produseres.

2.4.4.6 Det er risiko knyttet til oppgradering og modernisering av kommando- og kontrollinformasjonssystemer

I undersøkelsen fra 2019 framgår det at det var planlagt å erstatte nasjonale systemer for kommando og

kontroll, luftbildeproduksjon og talekommunikasjon med et fellesfinansiert NATO-system Allied Command and Control System (ACCS). På grunn av store utfordringer med systemet besluttet imidlertid Forsvarsdepartementet i 2018 at ACCS foreløpig ikke skulle tas i bruk nasjonalt, og at systemene ACCS var ment å erstatte, skulle beholdes.

Riksrevisjonens oppfølging viser at det fortsatt er utfordringer med det nasjonale systemet for luftkommando og kontroll. Ettersom det er besluttet å ikke ta i bruk ACCS, viser Forsvarsdepartementet til betydningen av å fornye det nasjonale kommando- og kontrollsystemet for Luftforsvaret gjennom prosjekter i virksomhetsprogrammet Mime, men det er usikkerhet knyttet til finansiering og leveranser i dette programmet.

Den taktiske datalinken Link 16 er en sentral komponent i Forsvarets informasjonsinfrastruktur, og brukes til å utveksle taktiske data mellom enheter i Forsvaret. Dette omfatter også kampflyene. Utfordringene med Link 16 gir risiko for at kapasiteter ikke vil kunne utnyttes fullt ut.

I brev til Riksrevisjonen viser Forsvarsdepartementet til at det er igangsatt flere prosjekter for imøtekomme utfordringer med Link 16. Departementet erkjenner at det er vesentlige forsinkelser i forhold til opprinnelig plan.

Forsinkelsene skyldes ifølge departementet utfordringer med Foreign Military Sales, gjenkjøpsavtaler og leveranseutfordringer hos leverandør som ligger utenfor prosjektets kontroll. Departementet vurderer likevel de iverksatte tiltakene som riktige for å oppnå ønsket effekt.

Riksrevisjonens vurdering

Riksrevisjonen merker seg at det fortsatt er utfordringer med det nasjonale systemet for luftkommando og kontroll, og at det er risiko for at tiltak blir forsinket. Riksrevisjonen konstaterer også at det fortsatt er utfordringer med utveksling av taktiske data mellom kampflyene og samhandlende enheter i Forsvaret, og at det er vesentlige forsinkelser i fremskaffelse av nye løsninger.

2.4.4.7 Forsvarsdepartementet har bedret rapporteringen om innfasing av F-35, men har ikke fulgt opp rapporterte risikoer med tilstrekkelig tiltak

Riksrevisjonen anbefalte i Dokument 3:11 (2018–2019) at Forsvarsdepartementet som en del av den formelle styringsdialogen i større grad fikk rapportert et samlet bilde av risikoene i overgangsfasen mellom F-16 og F-35.

Forsvarsdepartementet gjorde en endring i resultatmålene for Forsvaret i forbindelse med ny langtidsplan i 2021. Siden da har forsvarssjefen rapportert samlet om status for innfasingen av F-35 under styringsparamete-

ren Styrking av Luftforsvaret, som en del av resultatmålet om Langsiktig videreutvikling av Forsvaret. Rapporteringen om innfasing av F-35 omfatter imidlertid ikke status for infrastruktur og støttefunksjoner som for eksempel luftromsovervåking, luftvern, baseforsvar og forsyningsberedskap. Status og risikoer for disse områdene rapporteres i egne punkter i tertialrapportene.

Fra 2020 ble prosjekteieransvaret for F-35-programmet overført fra Forsvarsdepartementet til Forsvarsstaben. Prosjekter knyttet til innfasingen av F-35 koordineres på etatsnivå i et eget forum (K-forum for F-35) hvor Forsvaret, Forsvarsmateriell og Forsvarsbygg deltar. I tillegg avholder Forsvarsdepartementet programoppfølgingsmøter for F-35 med Forsvarsstaben, Forsvarsmateriell og Forsvarsbygg. K-forum og programoppfølgingsmøtene er ikke en del av den formelle styringsdialogen.

Forsvarsdepartementet opplever å ha god oversikt over status mot FOC for F-35 og at det er god mulighet for departementet og Forsvaret til å drøfte risikoer i dybden i programoppfølgingsmøtene, i tillegg til den formelle styringsdialogen.

Forsvarsdepartementet redegjør i Prop. 94 S (2022–2023) Investeringer i Forsvaret og andre saker for at de operative milepælene for overgangen mellom F-16 og F-35 har vært nådd i henhold til plan (IOC i 2019 og QRA på Evenes i 2022). Departementet oppgir også at den operative leveransen fra kampflyvåpenet hele tiden har vært høyere enn det definerte minimumsnivået.

Forsvarsdepartementet redegjør videre i Prop. 94 S (2022–2023) Investeringer i Forsvaret og andre saker om status og risiko for innføring av F-35 og for status i anskaffelser og andre tiltak for å bedre og oppgradere infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenet. Der framkommer det blant annet at driftsorganisasjonen for F-35 mangler personell og kompetanse til vedlikehold og drift av flyene, og at dette utgjør en stor risiko for at F-35 ikke når FOC i 2025. Forsvarsdepartementet opplyser at det er iverksatt flere tiltak for å møte personellmangelen, og at Forsvaret fortsatt har som mål å nå FOC for F-35 i 2025. Departementet vil rapportere til Stortinget på egnet måte dersom det blir nødvendig å utsette tidspunktet for FOC eller justere det operative ambisjonsnivået for kampflyvåpenet.

Det er rapportert risiko til Forsvarsdepartementet på flere områder som angår etablering av forutsetningene for å nå FOC for F-35 i 2025. Risikoene er rapportert i ulike fora; både i den formelle styringsdialogen gjennom tertialrapporter og i programoppfølgingsmøter. Det er iverksatt enkelte tiltak for å håndtere risikoene, blant annet økte rammer (personell), investeringer (EBA) og anskaffelser. Forsvarsstaben og Luftforsvaret vurderer at tiltakene ikke er tilstrekkelige og er iverksatt for sent til å etablere forutsetningene som må på plass for å oppnå FOC for F-35 i 2025. Forsvarsstaben har i brev av 19. juni 2023 til Forsvarsdepartementet rede-

gjort for hva kampflyvåpenet vil være i stand til å innfri sett opp mot Stortingets ambisjon.

Anskaffelsen av F-35 kampfly er Norges største of-
fentlige anskaffelse. Forsvarskommisjonen av 2021 pe-
te på at tilstrekkelig samsvar mellom drift og investerin-
ger er avgjørende for forsvarsevnen. Hvor mye drifts-
midler som er tilstrekkelig for F-35 er ifølge Forsvarsde-
partementet gjenstand for fortløpende vurdering, og
noe som har endret seg underveis i innfasingen. For ek-
sempel planla Norge med et lavere antall teknikere per
fly enn det USA og Nederland gjorde da driftsorganisa-
sjonen for F-35 ble besluttet i 2012. Forsvarets foreløpi-
ge erfaringer tilsier at Norge har planlagt med for få tek-
nikere i forhold til ambisjonsnivået for full operativ
evne (FOC for F-35). Forsvarsdepartementet oppgir det-
te som et eksempel på at et tilstrekkelig samsvar mellom
drift og investeringer er avgjørende for å nå de operative
målene for kampflyanskaffelsen. Departementet oppgir
at de derfor jobber kontinuerlig med dette.

Riksrevisjonens vurdering

Endringen i resultatmålene og styringsparametere
fra 2021, med et eget rapporteringspunkt for innfasing
av F-35 gir et mer samlet bilde av status og risikoer på
området enn tidligere.

F-35 oppfylder de operative kravene i overgangsfa-
sen fram mot 2025, men forutsetningene for å nå FOC
for F-35 i 2025 er ikke til stede. Det er iverksatt tiltak for
å møte de påpekte utfordringene. Flere av tiltakene har
lang gjennomføringstid, er preget av forsinkelser og har
ikke hatt forventet effekt. Forsvarsdepartementet har
etter Riksrevisjonens vurdering ikke iverksatt tilstrekke-
lige tiltak for å sette kampflyvåpenet i stand til å møte
Stortingets ambisjoner i 2025.

2.5 Statsrådets svar

Dokument 3:9 (2023–2024) Riksrevisjonens un-
dersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av
krav til levetidskostnader for F-35 og Oppfølging av Do-
kument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse
av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpe-
nets operative evne ble oversendt statsråden i Forsvars-
departementet. Statsrådets svar følger som vedlegg til
Riksrevisjonens rapport.

2.6 Riksrevisjonens uttalelse til stats- rådets svar

Riksrevisjonen merker seg at statsråden stiller seg
bak framstillingen av utfordringene for kampflyvåpe-
nets logistikk og støttefunksjoner, og mener at konklus-
sjonene er viktige bidrag til forbedringsarbeidet i for-
svarssektoren. Statsråden er imidlertid ikke enig i vurde-
ringen av at Forsvarsdepartementets oppfølging er
sterkt kritikkverdig. Riksrevisjonen erkjenner at det er

satt i verk en del tiltak for å imøtekomme anbefalingene
fra den forrige undersøkelsen. Riksrevisjonen fasthol-
der likevel at tiltakene ikke vil være tilstrekkelige og ikke
har vært iverksatt tidsnok for å nå Stortingets ambisjon
for kampflyvåpenet i 2025. Riksrevisjonen fastholder
derfor kritikken.

3. Komiteens behandling

3.1 Korrespondanse med Riksrevisjo- nen i forkant av den åpne høringen

Komiteen sendte 6. februar 2024 brev til Riksrevi-
sjonen med spørsmål vedrørende Riksrevisjonens rap-
port. Riksrevisjonen svarte på spørsmålene i brev av
16. februar 2024.

Korrespondansen følger som vedlegg til denne inn-
stillingen.

3.2 Åpen kontrollhøring 3. februar 2025

Som ledd i behandlingen av saken avholdt komite-
en en åpen kontrollhøring 3. februar 2025. Komiteen
besluttet at høringen skulle omhandle – men ikke be-
grense seg til – følgende problemstillinger:

- Er levetidskostnadene for F-35-anskaffelsen i tråd
med Stortingets vedtak og forutsetninger?
- Hva omfatter de totale kostnadene ved kampflyan-
skaffelsen som er lagt til grunn av Stortinget?
- Er levetidskostnadene realistisk budsjettert?
- Er Forsvarsdepartementets internkontroll i sam-
svar med krav?
- Er funn og anbefalinger i undersøkelsen fra 2019 i
tilstrekkelig grad fulgt opp av Forsvarsdepartemen-
tet og underliggende etater?
- Har Stortinget løpende fått korrekt informasjon om
status i kampflyanskaffelsen?

Følgende personer ble invitert og møtte til hørin-
gen:

- Daværende forsvarsminister Bjørn Arild Gram
- Tidligere forsvarsminister Espen Barth Eide
- Tidligere forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erich-
sen
- Tidligere forsvarsminister Grete Faremo
- Tidligere forsvarsminister Frank Bakke-Jensen
- Tidligere forsvarsminister Ine Eriksen Søreide
- Forsvarssjef general Eirik Kristoffersen
- Sjef Luftforsvaret generalmajor Øivind Gunnerud
- Direktør Forsvarsmateriell Gro Jære
- Direktør Forsvarsbygg Thorbjørn Thoresen
- Sjef Norges delegasjon ved F-35s programkontor
(JPO) oberst Egil Sørstrønen

- Forskningsdirektør, avdeling Forsvarssystemer, FFI, Øyvind Sjøvik
- Nestleder for Befalets Fellesorganisasjon Lars Ullensvang
- Leder av Norges offisers- og spesialistforbund Torbjørn Bongo
- Medlem av Fellesforbundets representantskap Sigurd Myrvoll.

Referat fra den åpne kontrollhøringen følger som vedlegg til denne innstillingen.

3.3 Korrespondanse med Riksrevisjonen i etterkant av den åpne høringen

I etterkant av den åpne kontrollhøringen sendte komiteen 5. februar 2025 brev til Riksrevisjonen, som ble gitt anledning til å gi tilleggskommentarer til det som fremgikk av høringen. Riksrevisjonen ga sine tilleggskommentarer i brev av 12. februar 2025.

Korrespondansen følger som vedlegg til denne innstillingen.

3.4 Besøk til Ørland flystasjon

Komiteen gjennomførte et besøk til Ørland flystasjon torsdag 13. mars 2025. Hensikten med besøket var å sette seg bedre inn i forholdene som er beskrevet i rapporten fra Riksrevisjonen, og å lære mer om innfasingen av F-35.

Foruten sjef 132 luftving, oberst Ole Marius Tørrisplass, deltok bl.a. oberst Geir Moreite og avdelingsdirektør Hanne Hanson fra Forsvarsdepartementet, oberstløytnant Dag-Inge Hagerup fra Forsvarsstabens representanter fra fagforeningene og ordfører i Ørland kommune Hallgeir Grøntvedt.

Det ble holdt presentasjoner om virksomheten på Ørland flystasjon og forholdene i Ørland kommune. Komiteen fikk videre en omvisning på flystasjonen.

4. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kari Henriksen, Frode Jacobsen og Kirsti Leirtrø, fra Høyre, lederen Peter Frølich og Svein Harberg, fra Senterpartiet, Eivind Drivenes og Trine Fagervik, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen, fra Sosialistisk Venstreparti, Audun Lysbakken, fra Rødt, Seher Aydar og fra Venstre, Naomi Ichihara Røkkum, viser til Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 (sak 1) og Riksrevisjonens Oppfølging av Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjo-

nens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne (sak 2), begge framlagt for Stortinget i Dokument 3:9 (2023–2024).

Komiteen viser til at målene for henholdsvis undersøkelsen (sak 1) og oppfølgingen (sak 2) har vært å vurdere om Forsvarsdepartementet etterlever Stortingets vedtak og forutsetninger og relevant regelverk for levetidskostnadene til F-35, samt å vurdere om funn og anbefalinger i Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne fra 2019 er fulgt opp av Forsvarsdepartementet og underliggende etater.

Komiteen viser til Riksrevisjonens konklusjoner i sak 1:

- Forsvarsdepartementet etterlever ikke fullt ut Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35.
 - Levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert og estimatet er ikke beregnet i tråd med kravene i Anskaffelsesreglementet i Forsvaret. Riksrevisjonen finner dette «ikke tilfredsstillende».
 - Indirekte kostnader og kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg er ikke inkludert i estimatet.
- Forsvarsdepartementet har, i perioden 2012 til 2022, ikke budsjettet slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025. Riksrevisjonen finner dette «kritikkverdig».
- Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen.
- Departementet har i tillegg ikke budsjettet med tilstrekkelige midler til kampflyrelatert eiendom, bygg og anlegg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Riksrevisjonens konklusjoner og kritikk.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt slutter seg til Riksrevisjonens konklusjoner og kritikk.

Komiteen registrerer at det hersker uenighet om hvordan anskaffelsesreglementet skal tolkes. Komiteen vil påpeke at det relevante for Stortinget er hvilke kostnader regjeringen legger fram for Stortinget i forkant av vedtak og i forbindelse med Stortingets kontrollvirksomhet.

Komiteen viser videre til Riksrevisjonens hovedkonklusjon og overordnede vurdering i sak 2:

- Forsvarsdepartementet har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp funn og anbefalinger i Riksrevisjonens undersøkelse fra 2019 som Stortinget i sin behandling ga sin tilslutning til. Konsekvensen er at forutsetningene for at kampflyvåpenet skal nå Stortingets ambisjoner i 2025, ikke er til stede. Dette får betydning for Forsvarets samlede oppgaveløsning.
- Riksrevisjonen finner det «sterkt kritikkverdig» at Forsvarsdepartementet ikke har iverksatt tilstrekkelige tiltak for å nå Stortingets ambisjon for kampflyvåpenet i 2025, til tross for at risikoene har vært kjent over lang tid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Riksrevisjonens konklusjoner og kritikk.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt slutter seg til Riksrevisjonens konklusjoner og kritikk.

Komiteen viser til at Riksrevisjonens rapport i sak 1 i sin helhet er ugradert. Rapporten i sak 2 foreligger i to ulike versjoner, hvorav den ene er gradert begrenset og den andre er en ugradert versjon der de graderte opplysningene er tatt ut. Dette er i tråd med prinsippene om at Riksrevisjonens rapporter så langt som mulig skal være offentlige, og at Riksrevisjonen skal utarbeide ugraderte versjoner av alle graderte rapporter, slik komiteen understreket i behandlingen av Harberg-utvalgets rapport (Innst. 143 S (2021–2022)), og igjen stadfestet i behandlingen av utvalget til å utrede Riksrevisjonens virksomhet sitt forslag til ny lov for Riksrevisjonen, Dokument 19 (2023–2024).

Komiteen er fornøyd med at Riksrevisjonen i dialog med Forsvarsdepartementet har fulgt opp Stortingets forventning. Den ugraderte oppsummeringen muliggjør offentlig innsyn og åpen debatt uten at graderte opplysninger kommer på avveie.

4.1 Forsvarsdepartementet etterlever ikke fullt ut Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35

Komiteen viser til at Riksrevisjonen finner at Forsvarsdepartementet ikke fullt ut etterlever Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35.

Komiteen viser til Riksrevisjonens konklusjon om at levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert, og at estimatet ikke er beregnet i tråd med kravene i Anskaffelsesreglementet i Forsvaret (ARF). Komiteen registrerer videre at forsvarsminis-

teren i sitt svar til Riksrevisjonen ikke sier seg enig i at reglementet er blitt brutt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til daværende forsvarsministers svar til undersøkelsen i brev til Riksrevisjonen av 16. november 2023, hvor det blant annet kommer fram:

«Anskaffelsesreglementet for Forsvaret (ARF) er en intern instruks. Instruksene utgis og tolkes av Forsvarsdepartementet og regulerer hvordan levetidkostnader skal identifiseres og vektlegges i forbindelse med anskaffelse av varer og tjenester. Det er for anskaffelser og valg av løsninger definisjonene av ARF-en skal leses. For både kampflyanskaffelsen og basevalget av Ørlandet ble dette gjort ved at anskaffelse, drift, avhending, organisasjonsmessige tiltak og utdanning ble beregnet og presentert som en del av beslutningsgrunnlaget. Dette beslutningsgrunnlaget er videre fulgt opp gjennom årlige usikkerhetsanalyser for løpende å ha et bilde av hvilke konsekvenser for driften ulike beslutninger i anskaffelsesfasen vil få og for å sammenligne faktiske kostnader med de opprinnelige beregningene.

En slik tilnærming er etter min mening god praksis for prosjektstyring av store komplekse prosjekter. Jeg er derfor uenig i at estimatene av levetidkostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i henhold til kravene og intensjonen i ARF. Levetidskostnadsberegningen omfatter alle relevante kostnader for anskaffelsen, noe også ekstern kvalitetssikrer vurderte som godt dekkende.

Det er selvsagt mulig å gjøre en annen avgrensning av hvilke kostnadstyper som er relevante for anskaffelsen enn dem som er brukt i kampflyanskaffelsen, men dette vil redusere nytten verktøyet har til å styre prosjekter. Kostnadsanalyser for strukturelementer og organisasjonsledd gjøres av Forsvaret knyttet til årlig budsjettering og ikke minst langtidsplanlegging. Det er i forsvarssektorens langtidsplaner at store endringer i forsvarsstrukturen, med hensyn til materiell og eiendom, bygg og anlegg (EBA), identifiseres og besluttes.»

Flertallet opplever at dette synet fikk bred oppslutning fra alle de inviterte statsrådene i høringen 3. februar 2025, i tillegg til fra fagmyndighetene. Det ble understreket av flere at kravene til oppstilling av levetidkostnader er gjort i tråd med det «anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren» sier, altså ARF-en. Tidligere forsvarsminister Søreide framhevet følgende i høringen:

«poenget om at det er for anskaffelser og valg av løsninger definisjonen av levetidskostnader i ARF skal leses, og at levetidskostnadsberegningen omfatter alle relevante kostnader for anskaffelsen, noe også ekstern kvalitetssikrer vurderte som godt dekkende.»

Tidligere forsvarsminister Barth Eide sa på sin side at han ikke var enig med Riksrevisjonen i at levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen var undervurdert:

«Levetidsberegningene ble gjort i tråd med god praksis for prosjektstyring i staten og har tatt inn i seg både anskaffelseskostnaden for flyene med nødvendige tilleggsutstyr, tjenester og kampflyrelaterte bygg og anlegg. I tillegg er kostnadene for drift og opprettholdelse av disse regnet inn. Omfanget ble vurdert som riktig både av Forsvarets eksperter og ekstern kvalitets-sikrer.»

Tidligere forsvarsminister Bakke-Jensen sa at han var skeptisk til det formålstjenlige i Riksrevisjonens forståelse av Anskaffelsesreglementet for Forsvaret:

«Jeg mener også at all den tid dette er en intern instruks, må man forstå det slik at det er opp til Forsvaret og Forsvarsdepartementet å definere forståelsen av den. Det sikrer også forutberegnelighet og konsistens.»

På denne bakgrunn heller flertallet i retning av å tolke anskaffelsesreglementet slik det gjøres av den fagmyndigheten som «eier» den interne instruks. Slik flertallet ser det, har instruksene fungert i anskaffelsesprosessen av F-35, all den tid den underveis har vært underlagt en årlig usikkerhetsanalyse som har gitt et oppdatert bilde av hva som mangler, og hva det fortsatt hersker usikkerhet om i både anskaffelse og drift.

Hvorvidt det burde vært gjort andre avveininger om hva som er relevante levetidskostnader i anskaffelsen av F-35, mener flertallet kan diskuteres, men at dette først og fremst bør være avveininger som gjøres i kommende store anskaffelsesprosjekter. Slik flertallet ser det, vil uansett en vurdering av hva som skal inkluderes av indirekte levetidskostnader, alltid romme en viss grad av skjønn. Slik det er vanskelig å skille mellom behov for både bolig, bygg og anlegg og ikke minst folk som kommer som følge av F-35, eller som uansett vil være påkrevet for annen drift i Forsvaret, vil den samme avveiningen sikkert være vanskelig for kommende prosjekter. Flertallet mener det likevel er hensiktsmessig, slik flere i høringen påpekte, å holde seg til de samme parametrene hele veien, slik at man sammenligner de samme tingene og bevarer ARF-en som styringsredskap. Det er den samme forståelsen som forsvarssjef Eirik Kristoffersen legger til grunn i høringen, hvor han sier:

«Vi skal være forsiktige med å ta med alt, men det er klart at det er en del kostnader som går veldig direkte inn på F-35, som f.eks. utvidelsene av shelterne, som ikke lå inne opprinnelig. Om vi tenkte oss nøye nok om eller ikke da den beslutningen ble tatt, er det som er spørsmålet, men når det først ikke er med, må det hvert all ikke tas inn senere, da må det være i tillegg.»

Flertallet vil understreke dette poenget også med et sitat fra sjef Luftforsvaret, som sa følgende i høringen:

«Det har siden Riksrevisjonens siste undersøkelse vært renovert og bygget mye nytt, spesielt på Evenes og

Ørland. Dette er av stor betydning for basen og derav fly og bakkeaktiviteten vi bedriver. Dette er EBA-tiltak som ikke er en del av kampflyprogrammet, og som etter min mening heller ikke bør være det, men det ivaretar et fornyelsesbehov på våre baser, et fornyelsesbehov som er like gjeldende i andre forsvarsgrener. Disse tiltakene er viktige for at folk skal ha det bra, og for at de skal ønske å jobbe over tid. Jeg kan nevne idrettshaller, velferdsbygg, sykestue, kjøkken, kaserner, forlegninger og en rekke tiltak for å heve sikkerheten.»

Utsagnet fra sjef Luftforsvaret tjener også som en illustrasjon på at en rekke tiltak er satt i verk siden Riksrevisjonens undersøkelse i 2019.

Komiteen understreker at korrekt føring og estimering av kostnader ikke bare angår den interne prosjektstyringen under Forsvarsdepartementet, men også Forsvarsdepartementets forhold til Stortinget som bevilgende myndighet. Mens anskaffelsesreglementet angår den interne rapporteringen under Forsvarsdepartementet, er departementets rapportering til Stortinget underlagt bevilgningsreglementet vedtatt av Stortinget.

Komiteen understreker at kostnadsestimater som framlegges for Stortinget, skal reflektere de reelle kostnadene det er rimelig å forvente at en proposisjon vil medføre, i tråd med fullstendighetsprinsippet i bevilgningsreglementet § 3, slik at Stortinget kan fatte informerte vedtak. Riksrevisjonen omtaler bestemmelsen slik:

«Realistisk budsjettering er en viktig del av fullstendighetsprinsippet, og innebærer at bevilgninger skal være basert på realistiske anslag over utgifter og inntekter. For utgiftspostene betyr kravet til realistisk budsjettering at en tar med alle utgifter som en antar det vil være behov for basert på tidligere erfaringer, prognoser og etter beste skjønn.»

Komiteen viser til bevilgningsreglementet § 5, som fastsetter at bevilgningsvedtak skal knyttes til hver enkelt utgifts- og inntektspost, og at utgiftsbevilgninger ikke kan overskrides eller brukes til andre formål enn forutsatt av Stortinget. Komiteen understreker at dette er en forutsetning for at Stortinget skal kunne ivareta sin kontrollfunksjon ved å kontrollere om bevilgede midler har blitt brukt i tråd med Stortingets vedtak og har gitt effekten som Stortinget har forutsatt.

Komiteen mener at når det hersker uenighet mellom Riksrevisjonen som Stortingets revisjons- og kontrollorgan på den ene siden og Forsvarsdepartementet på den andre om hvilke indirekte kostnader som skal medregnes som del av kampflyanskaffelsen, bør det avklares hvilken forståelse som skal gjelde i regjeringens rapportering til Stortinget.

Komiteen viser til at forsvarssjef Eirik Kristoffersen i høringen uttalte:

«I etterpåklokskapens navn ville jeg nok ha inkludert mer i kostnadsanalysen fra 2012 enn det som ble gjort.»

Komiteen viser til at forskningsdirektør Øyvind Sjøvik i Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) uttalte at metodikken i kampflyanskaffelsen vil brukes som modell i framtidige anskaffelser:

«En kommentar knyttet til fregatt: Jeg kjenner ikke til detaljene om budsjetteringen på fregatten, og det er vel ingen som har full oversikt over det akkurat nå. Men det jeg vet, er at våre personer som jobber i fregattmiljøet, bruker kampflyanskaffelsen, metodikken her, som et eksempel for fregattanskaffelsen. Vi skal selvfølgelig lære av de utfordringene vi diskuterer her nå, men internt hos oss, og jeg tror også i sektoren, vil kampflyanskaffelsen bli sett på som et godt anskaffelsesprosjekt. Til tross for de diskusjonene vi har her, er den metodikken som ligger til grunn, ansett som veldig god, så den blir videreført.»

Komiteen understreker at uavhengig av den interne prosjektstyringen under departementene har Stortinget behov for å avklare hvilke kostnader det trenger å få forelagt i forkant av framtidige anskaffelser, herunder fregattene, jf. Innst. 426 S (2023–2024).

Komiteen understreker at uten en omforent forståelse av hvordan kostnader skal estimeres og presenteres for Stortinget, kan ikke Stortinget slå fast at det fikk forelagt tilstrekkelig informasjon da det vedtok valget av F-35 som kampfly, da det ga fullmakt til å anskaffe 52 kampfly og da det vedtok å etablere hovedbase for dem på Ørlandet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt viser til at Riksrevisjonen i Dokument 3:9 (2023–2024) konkluderer med at Forsvarsdepartementets estimat for levetidskostnader er undervurdert, som følge av at indirekte kostnader og kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg ikke er inkludert. Disse medlemmer merker seg at Forsvarsdepartementet overfor Riksrevisjonen medgir at det, selv om det mener det i prosjektstyringsøyemed er lite hensiktsmessig å oppdatere kostnadsestimatet med indirekte kostnader,

«likevel [ser] nytten av at indirekte kostnader blir synliggjort gjennom budsjettarbeider og driftsanalyser, slik at Stortinget og andre interessenter får presentert et korrekt bilde av de totale kostnadene for kampflyene.»

Disse medlemmer stiller seg videre bak Riksrevisjonens anbefaling om at Forsvarsdepartementet

«inkluderer alle direkte og indirekte kostnader til F-35 i estimatet for levetidskostnadene for å sikre at Stortinget har et fullstendig beslutningsgrunnlag.»

Disse medlemmer vil videre understreke viktigheten av at Forsvarsdepartementet følger dette prinsippet også under utarbeidelsen av framtidige budsjettforslag som skal framlegges for Stortinget, herunder for fregattene som ble vedtatt anskaffet i Innst. 426 S (2023–2024), slik at Stortinget som bevilgende myndighet og kontrollorgan får et så fullstendig bilde av anskaffelses totale kostnader som mulig.

4.1.1 KOSTNADER TIL EIENDOM, BYGG OG ANLEGG

Komiteen viser til at Riksrevisjonen konkluderer med at kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg (EBA) ikke i tilstrekkelig grad er inkludert i Forsvarsdepartementets estimer. Komiteen merker seg at det ifølge Riksrevisjonen kun er planlagte eller godkjente EBA-prosjekter som inngår i levetidskostnadene, og at det ikke gjøres usikkerhetsvurderinger eller beregninger av levetidskostnader for mulige fremtidige behov, herunder for personellrelatert EBA.

Komiteen understreker at urealistisk budsjettering innen EBA kan få alvorlige konsekvenser, da det å måtte dekke uforutsette kostnader til EBA-tiltak både vil kunne gå ut over annen aktivitet i Forsvaret og forsinke gjennomføringen av investeringer. Forsvarssjef Eirik Kristoffersen bekreftet i komiteens høring at dette har vært en relevant problemstilling for Forsvaret:

«Jeg vil si at mange av ekstrakostnadene som er kommet med F-35, ikke er penger som er tryllet fram. Det er klart at etterslepet på eiendom, bygg og anlegg ikke er noe mindre i Hæren eller Sjøforsvaret enn det er på Ørland, men det har nå vært prioritert å få Ørland opp og gå fordi F-35 er en så viktig anskaffelse.»

I høringen bekreftet luftforsvarssjef Øivind Gunnerud at Luftforsvaret har måttet flytte ressurser fra andre oppgaver til kampflyene:

«Internt i Luftforsvaret har vi i perioden fra 2019 og framover forsøkt å omprioritere ca. 70 årsverk inn mot F-35, innenfor det handlingsrommet vi i Luftforsvaret har hatt.»

Komiteen viser til at Riksrevisjonens undersøkelse fra 2019 både viste at det på dette tidspunktet gjestod vesentlig byggeaktivitet med betydning for sikkerhet på basen på Ørland, samt at det ennå ikke var avklart hva slags flyoppstillingsplasser som skulle etableres for de resterende elleve flyene, og at dette måtte avklares. Komiteen merker seg at det siden den gang er blitt reist en midlertidig testløsning for garasjering av de siste elleve flyene, og at Forsvarsdepartementet ifølge Riksrevisjonen vurderer denne som både mindre sikker og langt mer ressurskrevende:

«Ifølge departementet blir [...] styrkeproduksjonen vesentlig mindre effektiv ved at det gjennom levetiden av systemet må brukes store ressurser for å oppnå samme effekt som ved garasjering i permanent løsning med 5. generasjons-sheltere.»

4.2 Forsvarsdepartementet har ikke budsjettert slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025

Komiteen viser til at Riksrevisjonen konkluderer med at Stortingets mål for kampflyprogrammet innen 2025 ikke blir nådd av årsaker som delvis kan relateres til urealistisk budsjettering:

- Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen
- Departementet har i tillegg ikke budsjettert med tilstrekkelige midler til kampflyrelatert eiendom, bygg og anlegg.

Komiteen viser til at Forsvarsdepartementet, forsvarsstaben og Luftforsvaret opplyser i intervju med Riksrevisjonen at personellbehovet har vært vesentlig undervurdert siden starten av prosjektet i 2012. I Riksrevisjonens undersøkelse framgår det at dette skjedde til tross for at departementet helt fra kampflyprogrammets oppstart i 2012 gjentatte ganger ble advart om at estimatene av personellbehovet i organisasjonen var for lave.

Komiteen viser til at de tillitsvalgte fra NOF, BFO og Fellesforbundet i høringen ga tydelig uttrykk for at forbundene har advart om kommende personellmangel i flere år. Sigurd Myrvoll fra Fellesforbundet viste til at det i Forsvaret var forstått at suksessfaktor nummer én i omstillingen fra F-16 til F-35 var hvor mange av teknikerne som valgte å bli med fra Bodø til Ørland, men at av 115 teknikere ble kun 5 med til Ørland. Myrvoll uttalte:

«Dette har vært flagget av oss fra Fellesforbundets side, gang på gang på gang, inn i Stortinget. Vi har hatt møter med tidligere forsvarsministre, vi er ikke blitt hørt, og den situasjonen vi ser i dag når det gjelder personell innenfor F-35, kunne vi ha fanget opp på et mye tidligere tidspunkt hvis noen hadde hørt på hva vi hadde sagt i løpet av de siste sju-åtte-ni årene. Jeg tror vi hadde vært i en helt annen situasjon i dag når det gjelder personell, hvis man hadde tatt inn over seg at suksessfaktor nummer én ikke kom til å gå i boks.»

Komiteen viser til at USA, Nederland og Storbritannia har planlagt med et betydelig høyere antall teknikere per skrog enn Norge, og at dette var kjent allerede da Norge etablerte sin driftsorganisasjon i 2012. Riksrevisjonen finner at Norge har budsjettert med en tredjedel så mange teknikere per skrog som USA og halvparten så mange som Nederland og Storbritannia.

Sjef Norges delegasjon ved F-35s programkontor (JPO) oberst Egil Sørstrønen sa under komiteens høring at:

«Når det gjelder den norske bemanningen i Luftforsvaret, har vi i programmet vært kjent med at den er lavere enn for de andre nasjonene som opererer F-35 i dag. Det har vært en kjent situasjon at vi har hatt den profilen. Derfor er det bra at Luftforsvaret nå jobber med å øke bemanningen.»

I komiteens høring sa sjef for Luftforsvaret Øivind Gunnerud at andre deltakerland i det internasjonale kampflyprogrammet allerede i tiden rundt 2015 anbefalte et høyere antall teknikere enn hva Luftforsvaret la til grunn, og at Luftforsvaret siden da forsøkte å kommunisere dette oppover i beslutningskjeden:

«Men vi hørte på dem, og de anbefalte mer enn det vi la til grunn. Det forsøkte vi å kommunisere også i den tiden, og så ble vi sterkere og sterkere i vår argumentasjon etter hvert som vi fikk mer og mer erfaring selv med F-35 under norske forhold.»

Komiteen merker seg at forsvarssjef Eirik Kristoffersen i høringen uttalte at antall teknikere per skrog nå er økt til det dobbelte av hva det opprinnelig ble budsjettert med. Komiteen merker seg at dette tilsvarer et nivå som Storbritannia og Nederland budsjetterte med fra start.

Komiteen merker seg at det i gjennomføringsoppdraget for anskaffelsen av F-35 står at planen for personellstrukturen skulle oppdateres som en del av årlige godkjenninger for kjøp av fly, og at dette ikke ble gjort i perioden 2012–2020 da Forsvarsdepartementet var prosjekteier for Kampflyprogrammet.

Komiteen merker seg at underestimering av personellbehov kombinert med til dels store utfordringer med å rekruttere og beholde kompetent personell har vært en gjennomgående problemstilling i samtlige av Riksrevisjonens undersøkelser av forsvarssektoren i inneværende stortingsperiode, og at dette i flere tilfeller har hatt konsekvenser for Forsvarsdepartementets evne til å etterleve Stortingets vedtak og forutsetninger.

Komiteen understreker viktigheten av at Forsvarsdepartementet – i lys av den alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen og Stortingets vedtak i forbindelse med forsvarsforliket om å styrke den nasjonale forsvarsevnen med betydelige investeringer – iverksetter de nødvendige tiltak, herunder utbedring og utbygging av EBA, for å sikre at Forsvaret lykkes med å utdanne, rekruttere og beholde nok kompetent personell.

Komiteen viser til at Riksrevisjonen anbefaler at Forsvarsdepartementet:

- inkluderer alle direkte og indirekte kostnader til F-35 i estimatet for levetidskostnadene for å sikre at Stortinget har et fullstendig beslutningsgrunnlag

- vurderer å gjøre jevnlig beregninger av levetidskostnader for fremtidige større materiellinvesteringsprosjekter for hele forsvarssektoren.

Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens anbefalinger. Komiteen presiserer at det er i framlegg for Stortinget at direkte og indirekte kostnader skal inngå.

4.3 Forsvarsdepartementet har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp funn og anbefalinger i Riksrevisjonens undersøkelse fra 2019 som Stortinget i sin behandling ga sin tilslutning til

Komiteen viser til at Riksrevisjonen i sin oppfølgingsrevisjon av undersøkelsen fra 2019 konkluderer med at Stortingets forutsetning om at kampflyprogrammet skal oppnå full operativ evne (FOC) i løpet av 2025, slik Stortinget forutsatte i behandlingen av Prop. 73 S (2011–2012) og Prop. 151 S (2015–2016), ikke vil bli etterlevd. Videre viser komiteen til at Forsvarsdepartementet etter Riksrevisjonens vurdering ikke har iverksatt tilstrekkelige tiltak for å sette kampflyvåpenet i stand til å møte Stortingets ambisjoner i 2025:

«Riksrevisjonen merker seg at til tross for inngående kunnskap om problemkomplekset og fortløpende rapportering fra Forsvaret om utvikling i kampflyprosjektet og risiko på personellområdet har departementet ikke sørget for at det har blitt iverksatt tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det medfører at forutsetningene for å nå FOC for F-35 i 2025 ikke er på plass.»

Komiteen merker seg at sjef for Luftforsvaret Øivind Gunnerud i komiteens høring sa at Luftforsvaret i årene 2015–2020 tilegnet seg mer erfaring med flyene, og at:

«Det gjorde at Luftforsvaret i sine rapporter i 2021 begynte å varsle – for å si det du spør etter – gult på om vi kunne oppnå full operativ evne i 2025 i henhold til prosjektplanen. De siste to årene fra 2022 har vi rapportert rødt på det. Derfor er vi der vi er, med at vi ikke når det [FOC] i løpet av 2025, slik det lå til grunn tilbake i 2012.»

Komiteen understreker at Riksrevisjonen allerede i undersøkelsen i 2019 advarte Forsvarsdepartementet om at personellsituasjonen medførte risiko for oppnåelsen av FOC i 2025. Komiteen understreker videre at komiteen i behandlingen av undersøkelsen sluttet seg til Riksrevisjonens anbefaling om at Forsvarsdepartementet i samarbeid med Forsvarsstaben skulle vurdere ytterligere tiltak for å styrke personellberedskapen i Luftforsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, er glad for at Riksrevisjonen har undersøkt utviklingen i anskaffelsen av F-35. Det har vært nødvendig og viktig at et så stort og omfattende prosjekt har vært gjenstand for revisjon.

I Riksrevisjonens undersøkelse i 2019 ble det påpekt svakheter i gjennomføringen, herunder mangel på kvalifiserte flyteknikere. Dette ble også et tema i høringen.

På spørsmål fra saksordfører svarte tidligere forsvarsminister Frank Bakke-Jensen:

«Under oppseilingen til den første deployeringen til Island signaliserte man fra Luftforsvaret at det å deployere med F-35 nok var mye, mye mer personellkrevende enn da man deployerte med F-16 tidligere. Det var en erfaring man nå gjorde seg fordi man skulle gjøre det for første gang. Vi startet da et arbeid med å kartlegge behovet for teknikere nasjonalt. Forsvarsdepartementet finansierte en studie som ble utført av Sopra Steria. Bakgrunnen var at Luftforsvaret opplevde utfordringer med å rekruttere tilstrekkelig antall kvalifiserte kandidater med flyteknisk kompetanse.»

Tidligere forsvarsminister Ine Eriksen Søreide svarte på spørsmål fra saksordfører:

«Som sjef Luftforsvaret var inne på, kom ikke den samlede og helhetlige behovsanalysen fra Luftforsvaret før i 2021. Det betyr at fram til da, i hvert fall i min tid, baserte vi oss på de analysene Luftforsvaret meldte inn, de analysene de meldte inn, men de skulle ideelt sett vært annerledes og høyere hvis man hadde hatt mer erfaring med systemene, og hvis man hadde visst nok om f.eks. hvor mange teknikere man trengte.»

Forsvarssjefen sa følgende om saken:

«For det første er folk det viktigste i Forsvaret. Det er ikke noe tvil om at F-35 programmet undervurderte antall teknikere som måtte til for å holde flyene operative fra første stund. Dette er blitt påpekt lenge, og vi har også gjort noe med det. Jeg opplever at dette ble erkjent kanskje for første gang i 2019.»

Slik Ombudsmannen for Forsvaret også har påpekt, er dessverre tilstrekkelig bemanning i Forsvaret et problem, slik mangel på folk har blitt et generelt samfunnsproblem. Det betyr ikke at man ikke tidligere burde adressert problemer med både mangel på flyteknikere så vel som mangel på boliger, slik Riksrevisjonen påpeker og som også flere var inne på i høringen. Det vises særlig til sjef Luftforsvaret sin beskrivelse av nåtilstanden i høringen. Etter å ha påpekt at de hadde erfart at det var behov for mer personell innenfor flere kompetanseområder, særlig innen teknisk, operativ, logistikk, F-35-sikkerhet og IKT-understøttelse, understreket han at arbeidet som ble satt igang, har gitt resultater.

Flertallets inntrykk er derfor at funnene og anbefalingene fra undersøkelsen i 2019 ble tatt på stort al-

vor fra daværende så vel som nåværende regjering. Som Riksrevisjonen selv trekker fram, er det iverksatt flere avbøtende tiltak som også er påpekt i tidligere forsvarsminister Grams brev til Riksrevisjonen, hvor det også poengteres at det vil ta tid før tiltakene vil ha effekt. Riksrevisjonen konkluderer deretter med at det blir gjort for lite for sent, og mener dette er sterkt kritikkverdigg.

Flertallet viser til sjef Luftforsvaret, som avsluttet sitt innlegg i høringen med følgende:

«Ja, jeg har noen bekymringer rundt den videre utviklingen, men totalt sett mener jeg vi har lyktes med innfasingen av F-35 som system. Jeg avslutter der jeg startet: Vi har i dag en betydelig økt operativ kampflyevne i forhold til det vi hadde med F-16.»

Flertallet viser til utenriksminister Barth Eides svar på spørsmål om Riksrevisjonens sterke kritikk av at Forsvarsdepartementet ikke har iverksatt tilstrekkelige tiltak for å nå Stortingets ambisjoner i 2025:

«Jeg kan svare for min egen del. Jeg er, som jeg sa i innledningen min, respektfullt uenig i at det er rimelig å si at dette er sterkt kritikkverdigg. Vi har fått praksis talt alle flyene. De aller fleste er i Norge og i veldig god skikk. De er mye mer kapable til svært mye mer enn F-16 var. Full operativ kapasitet vil være fullt ut på plass i 2026 og ikke i 2025, men det aller meste er på plass allerede i år. Når man har et så langsiktig prosjekt og en så stor anskaffelse i et framtidsprosjekt, hvor veien blir til mens man går den, bør man kunne se at det er innenfor det utfallsrommet man må kunne regne med.»

Flertallet mener det er uheldig med en binær tilnærming til full operativ evne. Flertallet er enig i at full operativ evne helst burde vært oppnådd i 2025, men at målet ikke er nådd, innebærer ikke at vi har null operativ evne. Flertallet vil derimot understreke at vi har betydelig operativ evne. Selv om den ikke er hundre prosent, har vi en «luftkampkraft som Norge aldri har sett maken til», som Barth Eide formulerte det i høringen. Flertallet mener Riksrevisjonens kritikk ikke samsvarer med det flertallet oppfatter er virkeligheten når det gjelder den reelle operative kampflyevnen.

Komiteen merker seg at det framgår i regjeringens budsjettforslag for 2025 (Prop. 1 S (2024–2025) for budsjettåret 2025 under Forsvarsdepartementet) at kravet til samtidig oppdragsløsning for F-35 i samråd med Forsvaret har blitt justert fra fire til tre steder.

Sjef Luftforsvaret Øivind Gunnerud sa under høringen at:

«med den oppbyggingsplanen vi har nå, vil vi kunne klare å være på fire steder og operere noe over tid, i løpet av ca. to år, omtrent når JSF integreres.»

Komiteen merker seg at dette i så fall innebærer at kampflyprogrammet vil kunne oppnå full operativ kapasitet, slik dette var definert i anskaffelsesvedtaket i

2012, først i 2027, opp mot to år senere enn hva Stortinget har forutsatt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt merker seg at det av Riksrevisjonens rapport og komiteens høring framgår at det norske kampflyprogrammet er sterkt avhengig av vedvarende understøttelse gjennom det USA-ledede Joint Program Office (JPO) og understøttelsessystemet Global Support Solution (GSS) for at flyene skal kunne være operative. Disse medlemmer merker seg videre at Danmarks forsvarsminister i en redegjørelse for Folketingets Forsvarsudvalg (Sagsnr: 2024/005930) skriver følgende:

«I Danmark er der – ligesom i alle andre lande, der anvender F-35 – et lokalt lager med reservedele til F-35-flyene. Alle reservedele i F-35-programmets reservedelspulje ejes af den amerikanske regering. Reservedelene skifter først ejerskab, når de monteres i et fly. Her bliver de det pågældende lands ejendom. Tages en reservedel ud af et fly, skifter ejerskabet for den reservedel tilbage til den amerikanske regering.

Til at styre fordelingen af reservedelene mellem F-35-landene er der nedsat en driftsorganisation, Lightning Sustainment Center. Dette center er ledet af og under kontrol af den amerikanske regering.»

Disse medlemmer viser til at den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen etter Trump-administrasjonens tiltredelse har ledet en rekke land som er alliert med USA, til å mer eller mindre åpent sette spørsmålstegn ved hvorvidt landet i framtiden vil kunne ansees for å være en pålitelig alliert. Dette har resultert i at:

- Portugal vurderer å kansellere sin planlagte anskaffelse av F-35.
- Canada vurderer å kansellere deler av allerede inngått kontrakt om anskaffelse av F-35.
- Rasmus Jarlov, leder av forsvarskomiteen i det danske Folketinget og representant for Høyres søsterparti Konservative, har uttalt at han angrer på at han bidro til at Danmark valgte F-35 som kampfly, og at kjøp av amerikanske våpen utgjør «en sikkerhetsrisiko» som bør unngås.

Disse medlemmer viser videre til at forsvarsministeren i svar på skriftlig spørsmål vedrørende hvilke garantier Norge har for at USA forsyner oss med reservedeler og annen støtte som trengs for å holde F-35 operativt (Dokument nr. 15:1626 (2024–2025)), ikke oppgir noen annen garanti enn å referere til at den nå atten år gamle partnerskapsavtalen «Understanding concerning Production, Sustainment, and Follow-on Development of the Joint Strike Fighter (PSFD MoU)» som stipulerer at amerikanske myndigheter står:

«ansvarlig[e] for å kontrahere og forsyne brukerne med nødvendige forsyninger, herunder reservedeler og de vil opprettholde de samme forpliktelser mot part-

nerlandene bilateralt, selv om USA skulle trekke seg ut av avtalen.»

Disse medlemmer merker seg samtidig at det gjennom avsløringer i tysk presse framgår at kjøpskontrakten som regulerer Tysklands F-35-anskaffelse, stipulerer at:

«Den amerikanske regjering forbeholder seg retten til, i tilfelle av usedvanlige og tvingende omstendigheter, å si opp eller suspendere leveringen av tjenester, helt eller delvis, når som helst USAs nasjonale interesser krever det.»

Disse medlemmer mener at den uforutsigbare administrasjonen i Washington og dennes gjentatte fremsettelse av trusler om å annektere Canada, Panama og Grønland peker mot at USA-avhengigheten som er innbakt i kampflyprogrammet, potensielt kan innebære en kritisk sårbarhet for Norges nasjonale forsvarsevne.

Komiteens medlem fra Rødt vil på denne bakgrunn vise til forslag i Representantforslag 51 S (2024–2025)) fra representanter fra Rødt:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge øvrige sårbarheter i det nasjonale forsvaret knyttet til avhengighet av systemer kontrollert av stormakter med ekspansjonistiske ambisjoner i Arktis.»

5. Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 3:9 (2023–2024) – Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 og Oppfølging av Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpens operative evne – vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 8. april 2025

Peter Frølich
leder

Seher Aydar
ordfører



Riksrevisjonen
v/riksrevisor Karl Eirik Schjøtt-Pedersen

postmottak@riksrevisjonen.no

Vår ref.:
2023/4619

Deres ref.:

Dato:
06.02.2024

Vedr. Dokument 3:9 (2023-2024)

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til Dokument 3:9 (2023-2024) Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35. Riksrevisjonens konklusjon i undersøkelsen er:

«Forsvarsdepartementet etterlever ikke fullt ut Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35. Levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert og estimatet er ikke beregnet i tråd med kravene i Anskaffelsesreglementet i Forsvaret. Indirekte kostnader og kostnader til fremtidige investeringsbehov for eiendom, bygg og anlegg er ikke inkludert i estimatet.»

Komiteen viser til forsvarsministerens kommentar til undersøkelsen i brev til Riksrevisjonen av 16. november 2023:

«Anskaffelsesreglementet for Forsvaret (ARF) er en intern instruks. Instruksen utgis og tolkes av Forsvarsdepartementet og regulerer hvordan levetidskostnadene skal identifiseres og vektlegges i forbindelse med anskaffelse av varer og tjenester. Det er for anskaffelser og valg av løsninger definisjonen av levetidskostnader i ARFen skal leses. For både kampflyanskaffelsen og basevalget av Ørlandet ble dette gjort ved at anskaffelse, drift, avhending, organisasjonsmessige tiltak og utdanning ble beregnet og presentert som del av beslutningsgrunnlaget. Dette beslutningsgrunnlaget er videre fulgt opp gjennom årlige usikkerhetsanalyser for å løpende ha et godt bilde av hvilke konsekvenser for driften ulike beslutninger i anskaffelsesfasen vil få og for å sammenligne faktiske kostnader med de opprinnelige beregningene. For ordens skyld finner jeg det også riktig å påpeke at den opprinnelige beregningen fra 2008 ble gjort i nåverdi slik ARF foreskriver. Dette ble påpekt i departementets kommentarer til rapporten men er ikke tatt inn. Levetidsestimatene på side 9 i Dokument 3 sak 1 er dermed ikke sammenlignbare.

En slik tilnærming er etter min mening god praksis for prosjektstyring av store og komplekse prosjekter. Jeg er derfor uenig i at estimatene av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i henhold til kravene og intensjonen i ARF. Levetidskostnadsberegningen omfatter alle relevante kostnader for anskaffelsen, noe også ekstern kvalitetssikrer vurderte som godt dekkende. Riksrevisjonen viser til at det nå er ni år siden ARF trådte i kraft uten at regelverket etterleves med hensyn til beregning av levetidskostnader. Jeg vil i den sammenheng vise til at

ARF ble iverksatt i 2004, og at teksten som omhandler levetidskostnader i senere revisjoner i hovedsak er uendret fra tidligere utgaver. Det ble ikke innført nye krav på dette området i 2014.

Det er selvsagt mulig å gjøre en annen avgrensning av hvilke kostnadstyper som er relevante for anskaffelsen enn den som er brukt i kampflyanskaffelsen, men dette vil redusere nytten verktøyet har til å styre prosjekter. Kostnadsanalyser for strukturelementer og organisasjonsledd gjøres av Forsvaret knyttet til årlig budsjettering og ikke minst langtidsplanlegging. Det er i forsvarssektorens langtidsplaner at store endringene i forsvarsstrukturen, med hensyn til materiell og eiendom, bygg og anlegg (EBA), identifiseres og besluttes.

Kampflyanskaffelsen har etter min oppfatning vært et godt styrt prosjekt som har levert på kravene. Mye av dette kan tilskrives bruken av jevnlig usikkerhetsanalyser i anskaffelsesfasen som grunnlag for prosjektstyringen. For store og komplekse anskaffelser støtter jeg Riksrevisjonens anbefaling om at slike analyser gjennomføres jevnlig, men dette forutsetter at analysene innrettes mot prosjektstyring.»

Komiteen viser til at Riksrevisjonen ved oversendelse av saken til Stortinget har kommentert forsvarsministerens kommentar som følger:

«Riksrevisjonen registrerer at statsråden er uenig i at estimatene av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i henhold til kravene og intensjonen i Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren. Statsråden viser videre til at det er mulig å gjøre en annen avgrensning av hvilke kostnadstyper som er relevante for anskaffelsen enn den som er brukt i kampflyanskaffelsen, men at dette vil redusere nytten verktøyet har til å styre prosjekter.

I Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren § 10-1 tredje ledd framgår det at levetidskostnadene skal inneholde de totale kostnadene til en enhet eller en kategori materiell, inklusiv kostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning. Bestemmelsen har imidlertid ikke en detaljert opplisting av hvilke kostnader som kan inngå i de totale kostnadene. Riksrevisjonen registrerer at departementet i liten grad har inkludert indirekte kostnader i grunnlaget for estimatet av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen.

Departementet har heller ikke tatt med kostnader knyttet til fremtidig behov for eiendom, bygg og anlegg. Etter Riksrevisjonens oppfatning bør slike kostnader inngå i estimatet for å gi et dekkende bilde av levetidskostnadene.»

Komiteen viser til at i Innst. S. nr. 299 (2008–2009) la Stortinget til grunn følgende vedrørende levetidskostnadene for F 35 anskaffelsen jf. pkt. 1.7 Økonomiske forhold:

«De totale levetidskostnadene for JSF er, i en 30-årsperiode, beregnet til å være 145 mrd. kroner. I beregningen inngår bl.a. anskaffelseskostnader, fremtidige oppgraderinger, erstatningsfly, reservedeler, drivstofforbruk, utdanning og trening, organisasjon og drift og vedlikehold i hele kampflysystemets levetid. Disse kostnadene har også gjennomgått usikkerhetsanalyser og er omforent med ekstern kvalitetssikrer.»

I svar på spørsmål til forsvarsministeren relatert til St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret den 6. mars 2009, jf. vedlegg 1 til Innst. S. nr. 299 (2008–2009) framkommer følgende:

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

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

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

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

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

Komiteen viser til at Riksrevisjonen i etterlevelserevisjonsrapporten, jf. vedlegg 4 til Dokument 3:9 (2023–2024), s. 22 skriver følgende:

«Forsvarskomiteen viste i Innst. S. nr. 299 (2008–2009) jf. St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret, til at levetidskostnadene blant annet inkluderer anskaffelseskostnader, fremtidige oppgraderinger, erstatningsfly, reservedeler, drivstofforbruk, utdanning og trening, organisasjon og drift og vedlikehold i hele kampflysystemets levetid. Det fremgår også at levetidskostnadene inneholder et kostnadsanslag for infrastruktur, det vil si eiendom, bygg og anlegg (EBA), selv om lokaliseringen av de nye kampflyene ikke var behandlet på det aktuelle tidspunktet.

(...)

Levetidskostnader er definert i anskaffelsesregelverket for forsvarsektoren (ARF). Vi har derfor valgt å ta utgangspunkt i ARF, som har rettslig status som intern instruks og regulerer hvordan forsvarsektorens anskaffelser skal gjennomføres.»

I lys av ovenstående har komiteen følgende spørsmål:

1. Hvorfor har Riksrevisjonen i undersøkelsen av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 valgt å konkludere med at levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert og estimatet er ikke beregnet i tråd med kravene i Anskaffelsesreglementet i Forsvaret, som er en intern instruks i forsvarsektoren?
2. Hvilke krav og intensjoner i Anskaffelsesregelverk for forsvarsektoren henviser Riksrevisjonen til i sin uttalelse til statsrådets svar på side 19 i Dokument 3:9 (2023-2024)?
3. Hva konkret henviser Riksrevisjonen til på side 22 i rapporten med utsagnet «Det fremgår også at levetidskostnadene inneholder et kostnadsanslag for infrastruktur, det vil si eiendom, bygg og anlegg (EBA), selv om lokaliseringen av de nye kampflyene ikke var behandlet på det aktuelle tidspunktet.»?
4. I sitt svar til Riksrevisjonen av 16. november 2023 sier forsvarsministeren at «Jeg er derfor uenig i at estimatene av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i

henhold til kravene og intensjonen i ARF.» På hvilket grunnlag mener Riksrevisjonen at forsvarsministerens interne instruks er brutt?

5. Hvilke krav i Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35 etterleves ikke fullt ut ved at levetidskostnadene og estimatet ikke er i tråd med Riksrevisjonens tolkning av Anskaffelsesreglementet i Forsvaret?
6. Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren (ARF) § 10-1 tredje ledd definerer levetidskostnader slik:

Med «levetidskostnader» menes de totale kostnader (anskaffelse, drift og avhending) til en enhet eller en kategori materiell, inklusiv kostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning.

På side 45 vedlegg 4 – etterlevelsrapporten til sak 1 – omtaler Riksrevisjonen dette kravet slik:

Videre fremgår det av definisjonen i anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren (ARF) § 10-1 tredje ledd at levetidskostnadene skal inneholde de totale kostnadene til en enhet eller en kategori materiell. Totale kostnader omfatter også indirekte kostnader.

Hva er Riksrevisjonens kilde til utsagnet om at totale kostnader i tråd med (ARF) § 10-1 tredje ledd også omfatter indirekte kostnader?

7. På side 29 i vedlegg 4 – etterlevelsrapporten til sak 1 – viser Riksrevisjonen til følgende:

En indirekte kostnad er en kostnad som ikke direkte kan knyttes til en bestemt kostnadsbærer, som for eksempel et produkt, dette fordi den indirekte kostnaden samtidig gjelder flere kostnadsbærere eller produksjonen som helhet, eksempelvis administrasjonskostnader. Slike kostnader må tilordnes indirekte ved en form for fordeling, ofte kalt en fordelingsnøkkel. Kilde: Gårseth-Nesbakk Indirekte kostnad

Hva er kilden Gårseth-Nesbakk? Er denne lagt til grunn for Riksrevisjonens vurderinger og konklusjoner i rapporten – i så fall hvordan?

8. På side 45 i vedlegg 4 – etterlevelsrapporten til sak 1 – uttaler Riksrevisjonen:

Vår revisjon viser imidlertid at indirekte kostnader for kampflyanskaffelsen ikke er med i estimatet for levetidskostnadene. Estimatet for levetidskostnadene er dermed undervurdert. Indirekte kostnader som skulle inngått i levetidskostnadene inkluderer blant annet:

- vakthold og sikring
- luftvern
- basisutdanning for teknikere
- etablering og drift av IKT-infrastruktur
- støtte til allierte
- drift av tankanlegg
- kostnader til etablering og drift av eiendom, bygg og anlegg med flere brukere

Hvilke av kravene til beregning av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen gir grunnlag for å forvente at de indirekte kostnadene Riksrevisjonen viser til på s. 29 i vedlegg 4 skulle inngått i beregningen?

9. På side 46 i vedlegg 4 – etterlevelsesrapporten til sak 1 – konkluderer Riksrevisjonen:

USA og Nederland, som i likhet med Norge er partnerland i JSF-programmet, har inkludert indirekte kostnader i sine estimater for levetidskostnader for F-35.

I hvilken grad har Riksrevisjonen vektlagt andre lands praksis for beregninger av levetidskostnader for kampflyanskaffelsen som grunnlag for sine vurderinger og konklusjoner i sak 1?

10. I sitt svar til Riksrevisjonen av 16. november 2023 sier forsvarsministeren at *«For ordens skyld finner jeg det også riktig å påpeke at den opprinnelige beregningen fra 2008 ble gjort i nåverdi slik ARF foreskriver. Dette ble påpekt i departementets kommentarer til rapporten men er ikke tatt inn. Levetidsestimatene på side 9 i Dokument 3 sak 1 er dermed ikke sammenlignbare»*.

Hvorfor tok ikke Riksrevisjonen departementets kommentar inn i rapporten?

11. På side 46 og 47 i vedlegg 4 – etterlevelsesrapporten til sak 1 – konkluderer Riksrevisjonen:

Riksrevisjonen kan ikke på bakgrunn av undersøkelsen fastslå hvilket eller hvilke budsjettår hvor reglementet ikke er etterlevd, men konstaterer at Stortingets mål innen 2025 sannsynligvis ikke blir nådd av årsaker som delvis kan relateres til urealistisk budsjettering.

Hvilket krav til realistisk budsjettering er lagt til grunn for denne konklusjonen? Hvilke årsaker som delvis kan relateres til urealistisk budsjettering henviser Riksrevisjonen til konkret med utsagnet?

I lys av overstående spørsmål og forsvarsministerens kommentar til undersøkelsen i brev til Riksrevisjonen av 16. november 2023, ber komiteen Riksrevisjonen begrunne konklusjonen i Dokument 3:9 (2023-2024) Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 med utgangspunkt i Stortingets behandling av nye kampfly til forsvaret.

Av hensyn til framdriften i saken ber komiteen om svar innen 20. februar 2024.

Med vennlig hilsen
Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Peter Frølich
komitéleder

KONTROLL- OG KONSTITUSJONSKOMITEEN
STORTINGET
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Svar på spørsmål til Dokument 3:9 2023-2024

Vi viser til Kontroll- og konstitusjonskomiteens brev som gjelder spørsmål til Dokument 3:9 (2023–2024) Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35. Komiteen stiller spørsmål til hvilket grunnlag Riksrevisjonen har for å mene at indirekte kostnader skal tas inn i levetidskostnadene for prosjektet. Vi vil i det følgende redegjøre for Riksrevisjonens syn og besvare komiteens spørsmål.

I Innst. S. nr. 299 (2008–2009) jf. St.prp. nr. 36 (2008–2009) Nye kampfly til Forsvaret fremgår det at:

«Levetidskostnadene, inkludert anskaffelseskostnadene, er for F-35 (fly, våpen, logistikk-løsning, infrastruktur og drift), i et 30-års levetidsperspektiv. [...] I beregningene av levetidskostnadene er det søkt å identifisere alle kostnader det er sannsynlig vil påløpe i et 30-års perspektiv. [...] Det er viktig å understreke at levetidskostnadene inneholder langt mer enn hva vi har spurt leverandørene om.»

Riksrevisjonen har derfor lagt til grunn for denne revisjonen at Stortinget får seg forelagt budsjettforslag som inkluderer *de totale kostnader* som påløper når Forsvaret skal anskaffe kampfly samt *de totale kostnader* som vil påløpe i anskaffelsens levetid. Videre har vi lagt til grunn at det som påløper av kostnader i levetiden skal kunne sammenlignes med opprinnelig levetidskostnadsestimat fra 2008. Estimaten må derfor omfatte totale kostnader.

Anskaffelsesregelverket for Forsvaret (ARF) er fastsatt av Forsvarsdepartementet ved kongelig resolusjon 20. august 2004 nr. 1208. Formålet med ARF er blant annet at det skal «[...] sikre en ensartet praksis og forsvarlig forvaltning i anskaffelser til forsvarssektoren», jf. § 1-1. ARF § 1-2 (2) sier at den har «[...] rettslig status som intern instruks, og gir i seg selv ingen rettigheter til tredjepart, herunder leverandører eller potensielle leverandører.»

I kommentar til kapittel 1 i ARF sier Forsvarsdepartementet innledningsvis at alle «[...] anskaffelser til forsvarssektoren skal følge lov om offentlige anskaffelser av 17. juni 2016 nr. 73 (LOA) og Forskrift om offentlige anskaffelser (FOA) eller Forskrift om forsvars- og sikkerhetsanskaffelser (FOSA) (herunder, der det er aktuelt, unntaksbestemmelsene i FOA og FOSA). [...] Hvor FD eller anskaffelsesmyndigheten velger å anvende lovens eller forskriftenes unntaksbestemmelser, må dette påberopes i hvert enkelt tilfelle og begrunnes konkret.»

ARF § 10-2 angir mål og hensikt med beregning av levetidskostnader. Beregningene skal gi beslutningstakere grunnlag som sikrer at forsvarssektoren utnytter sine drifts- og investeringsmidler på en best mulig måte. Av §

10-2 annet punktum fremgår det at beregningene «[...] skal gjennomføres i forskjellige faser i en anskaffelse og skal benyttes som grunnlag for flere viktige beslutninger»

Bruk av ARF som kilde til revisjonskriterier er kommunisert med Forsvarsdepartementet i utkast til brev fra Riksrevisjonen til Forsvarsdepartementet den 27.06.2022. Forsvarsdepartementet ga sine kommentarer 26.08.2022 og kriteriene for undersøkelsen ble justert tilsvarende. I sitt svarbrev om disse kriteriene, hadde ikke Forsvarsdepartementet noen reservasjoner mot at ARF skulle anvendes som kilde til revisjonskriterier.

Vi har på denne bakgrunn bygd vår revisjon på forutsetningen om at Stortinget ved sin behandling har forutsatt at Forsvarsdepartementet har lagt ARF til grunn for prosjektet.

Levetidskostnader og indirekte kostnader

ARF § 10-1 (3) definerer levetidskostnader som «[...] de totale kostnader (anskaffelse, drift og avhending) til en enhet eller en kategori materiell, inklusiv kostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning.» Begrepet totale kostnader er ikke definert nærmere i ARF.

Av ARF § 10-3 (1) siste punktum går det frem at «[...] kategoriseringen og nedbryting skal benyttes videre i anskaffelsesprosessen slik at faktiske kostnader ved drift av materiellet kan vurderes mot de opprinnelige kostnadsberegninger.» Med de opprinnelige kostnadsberegninger menes levetidskostnadsvurderinger som er utformet og beskrevet i Fremskaffelsesløsningen, jf. ARF § 10-1 (2) og § 10-3 (1) annet punktum.

Levetidskostnader er definert i både økonomisk og juridisk faglitteratur. I økonomisk litteratur de totale livssyklus-kostnader beskrevet av Aage Sending (2014:324) som at "[...] de totale livssyklus-kostnader består av et produkts kostnader «fra vugge til grav», det vil si kostnadene forbundet med produktet over hele levetiden. Vi kan si at dette er summen av alle kostnader som påløper mens produktet beveger seg langs verdikjeden. Det går fra forskning, konstruksjon og utvikling, produksjon, salg og distribusjon, service og vedlikehold og eventuelle kostnader forbundet med at produktet skal fjernes og destrueres. Hvordan kostnadene fordeler seg over tid, er ofte resultatet av valg som er tatt på et tidlig tidspunkt, gjerne i utviklingsfasen.»¹

Juridisk litteratur som f.eks Bakken og Nordby (2013) definerer livssyklus-kostnader som «[...] de totale kostnader i ytelsens levetid, herunder innkjøpskostnad, driftskostnad og kostnader for eksempel avfallshåndtering ved slutten av produktets levetid.»²

Riksrevisjonen legger derfor til grunn at samtlige kostnader ved virksomheten/prosjektet, både direkte og indirekte kostnader omfattes av begrepet og dermed skal tas med ved beregning av levetidskostnader.

I økonomisk litteratur skilles det mellom direkte og indirekte kostnader. Aage Sending (2009:100) definerer disse begrepene på følgende måte: «Direkte kostnader er kostnader som forholdsvis enkelt og med høy grad av riktighet kan henføres direkte til kostnadsobjektet, som regel et produkt (vare eller tjeneste). Indirekte kostnader er kostnader som er umulig å henføre direkte til kostnadsobjektet. Mange bruker begrepet overhead om de faste indirekte kostnadene. Indirekte kostnader fordeles til kostnadsobjektene basert på fordelingsnøkler.»³

Etter Riksrevisjonens oppfatning er det også vanlig praksis å medta indirekte kostnader ved beregning av levetidskostnader i militær sammenheng. I NATO Logistics Handbook defineres levetidskostnader på følgende måte:⁴

*«Life Cycle Costing (LCC) LCC is the total sum of direct, **indirect** (vår utheving), recurring, non-recurring and other related costs incurred, or estimated to be incurred, in the design, development, production, operations, maintenance and support of a major system over its anticipated life span. LCC*

¹ Aage Sending Økonomistyring 2, 2. utgave 2014

² Espen Bakken og Thomas Nordby "Offentlige anskaffelser" 2013 Fagbokforlaget

³ Aage Sending Økonomistyring 1, 2009 Fagbokforlaget

⁴ [NATO Logistics Handbook](#)

analysis is an iterative process that starts at the beginning of the programme/project life cycle and continues throughout the life cycle of the system».

NATO Code of practice for Life Cycle Costing fra 2009 viset til eksempler på hvordan kostnadene kan brytes ned for å sikre at alle relevante kostnader tas med:⁵

- «By type of costs (direct, **indirect** (vår utheving), linked, variable or fixed)»

Av forsvarsektorens egen prosjektmodell PRINSIX fremgår det også at **indirekte** (vår utheving) kostnader er relevante ved beregningen av levetidskostnader.⁶ Det fremgår videre i mal for driftskostnadsanalysene at driftskostnadsanalysen skal oppdateres gjennom flere omganger når mer og bedre informasjon gjøres tilgjengelig.⁷

Av ARF § 10-3 (2) fremkommer det at tilbud fra leverandører bare inneholder «[...] en del av kostnadene som vil inngå i en levetidskostnadsberegning. En rekke av kostnadene er interne kostnader som forsvarssektoren selv må kalkulere, hvor deler av grunnlaget er basert på innspill fra tilbyderne (f.eks. krav til bemanning).»

Da kampflyprosjektet er av de aller største investeringer som er gjennomført i Norge, må det, etter Riksrevisjonens mening stilles særdeles høye krav til omfang, kartlegging, identifisering, kategorisering og nedbryting av kostnadene. Ut fra økonomisk teori og praksis i sektoren legger Riksrevisjonen til grunn at levetidskostnader inkluderer både direkte og indirekte kostnader.

Kostnader knyttet til eiendom, bygg og anlegg (EBA)

I Innst. S. nr. 299 (2008-2009) fremgår det at infrastruktur, inkludert blant annet EBA, er stipulert i levetidsberegningene for alle basealternativer. Valg av kampflybase er gjort på et senere tidspunkt. For den perioden revisjonen dekker registrerer vi at departementet inkluderer i levetidskostnadsestimatet kun de EBA-prosjekter som er godkjente og planlagte, og ikke eventuelle fremtidige behov. Statsråden svarer på vår revisjon at «Det er i forsvarsektorens langtidsplaner at store endringer i forsvarsstrukturen, med hensyn til materiell og eiendom, bygg og anlegg (EBA), identifiseres og besluttes.» Riksrevisjonen mener at estimatet for levetidsberegningene som presenteres for Stortinget er undervurderte når også fremtidig behov for EBA ikke inngår.

Av redegjørelsen over følger at Riksrevisjonen konkluderer med at levetidskostnadene er undervurderte, både fordi indirekte kostnader og fremtidig EBA ikke er inkludert. Bestemmelsen i ARF har imidlertid ikke en detaljert opplisting av hvilke kostnader som kan inngå i de totale kostnadene. Vi har derfor tatt hensyn til statsrådens svar i vår sluttkommentar i rapporten ved å konkludere med at indirekte kostnader og kostnader knyttet til fremtidig behov for eiendom, bygg og anlegg bør inngå i estimatet for å gi et dekkende bilde av levetidskostnadene.

Nedenfor gjennomgår vi de konkrete spørsmålene fra komiteen.

- 1) **Hvorfor har Riksrevisjonen i undersøkelsen av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til LCC for F-35 valgt å konkludere med at levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen er undervurdert og estimatet er ikke beregnet i tråd med kravene i ARF, som er en intern instruks i forsvarssektoren?**

Se redegjørelsen over.

⁵ Code of Practice for Life Cycle Costing (NATO RTO, 2009) s.14

⁶ Kostnadsnedbrytningsstruktur - Prinsix (fma.no)

⁷ Forprosjektfasen maler (SSD) - Prinsix (fma.no)

2) Hvilke krav og intensjoner i ARF henviser RR til i sin uttalelse i statsrådets svar på side 19 i Dokument 3:9 (2023-2024)?

Vi viser til ARF § 10-1 tredje ledd, der det framgår at levetidskostnadene skal inneholde de totale kostnadene til en enhet eller en kategori materiell, inklusiv kostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning. Som det går frem av «Riksrevisjonens uttalelse til statsrådets svar» i Dokument 3:9 (2023-2024) har ikke denne bestemmelsen en detaljert opplisting av hvilke kostnader som kan inngå i de totale kostnadene. Se nærmere om dette i redegjørelsen ovenfor.

3) Hva konkret henviser Riksrevisjonen til på side 22 i rapporten med utsagnet «Det fremgår også at levetidskostnadene inneholder et kostnadsanslag for infrastruktur, det vil si eiendom, bygg og anlegg (EBA), selv om lokaliseringen av de nye kampflyene ikke var behandlet på det aktuelle tidspunktet»?

Vi viser til at valget av lokaliseringen av kampflybase ikke var tatt på tidspunktet for valg av kampfly, jf. Innst. S. nr. 299 (2008-2009), 1.7.1 Lokalisering:

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

4) I sitt svar til Riksrevisjonen av 16. november 2023 sier forsvarsministeren at «Jeg er derfor uenig i at estimatene av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i henhold til kravene og intensjonen i ARF.» På hvilket grunnlag mener Riksrevisjonen at forsvarsministerens interne instruks er brutt?

Se nærmere om dette i redegjørelsen ovenfor.

5) Hvilke krav i Stortingets vedtak og forutsetninger for levetidskostnadene for F-35 etterleves ikke fullt ut ved at levetidskostnadene og estimatet ikke er i tråd med Riksrevisjonens tolkning av Anskaffelsesreglementet i Forsvaret?

Vi viser til redegjørelsen over. Innst. S. nr. 299 (2008-2009) jf. St.prp. nr. 36 (2008-2009) viser til «alle kostnader som det er sannsynlig vil påløpe [...]». Videre legger vi til grunn at Stortingets forutsetninger er i samsvar med ARF i § 10-1 (3) som krever at levetidskostnadene skal omfatte «[...] totale kostnader, (anskaffelse, drift og avhending) til en enhet eller en kategori materiell, inklusiv kostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning.» I begge tilfellene mener vi at indirekte kostnader skulle vært med i beregningene av levetidskostnadene.

6) Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren (ARF) § 10-1 tredje ledd definerer levetidskostnader slik: Med «Levetidskostnader» menes de totale kostnader (anskaffelse, drift og avhending) til en enhet eller en kategori materiell, inklusivkostnader til organisasjonsmessige tiltak og utdanning.

På side 45 vedlegg 4 - etterlevelsesrapporten til sak 1 - omtaler Riksrevisjonen dette kravet slik: Videre fremgår det av definisjonen i anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren (ARF) § 10-1 tredje ledd at levetidskostnadene skal inneholde de totale kostnadene til en enhet eller en kategori materiell. Totale kostnader omfatter også indirekte kostnader.

Hva er Riksrevisjonens kilde til utsagnet om at totale kostnader i tråd med (ARF) § 10-1 tredje ledd også omfatter indirekte kostnader?

Se redegjørelsen ovenfor.

- 7) På side 29 i vedlegg 4 - etterlevelsesrapporten til sak 1 - viser Riksrevisjonen til følgende: *En indirekte kostnad er en kostnad som ikke direkte kan knyttes til en bestemt kostnadsbærer, som for eksempel et produkt, dette fordi den indirekte kostnaden samtidig gjelder flere kostnadsbærere eller produksjonen som helhet, eksempelvis administrasjonskostnader. Slike kostnader må tilordnes indirekte ved en form for fordeling, ofte kalt en fordelingsnøkkel. Kilde: Gårseth-Nesbakk Indirekte kostnad*

Hva er kilden Gårseth-Nesbakk? Er denne lagt til grunn for Riksrevisjonens vurderinger og konklusjoner i rapporten - i så fall hvordan?

Sitatet er fra Levi Gårseth-Nesbakk som er professor i regnskap ved Nord Universitet. Sitatet er tatt med for å gi en kortfattet og allment akseptert definisjon på indirekte kostnader.⁸ Der vi i rapporten viser til indirekte kostnader har vi brukt definisjonen for å gi uttrykket et presist og anerkjent innhold. Riksrevisjonens vurderinger og konklusjoner står på egne ben også uten denne definisjonen.

- 8) På side 45 i vedlegg 4 - etterlevelsesrapporten til sak 1 - uttaler Riksrevisjonen: *Vår revisjon viser imidlertid at indirekte kostnader for kampflyanskaffelsen ikke er med i estimatet for levetidskostnadene. Estimatet for levetidskostnadene er dermed undervurdert. Indirekte kostnader som skulle inngått i levetidskostnadene inkluderer blant annet:*

- *vakthold og sikring*
- *luftvern*
- *basisutdanning for teknikere*
- *etablering og drift av /KT-infrastruktur*
- *støtte til allierte*
- *drift av tankanlegg*
- *kostnader til etablering og drift av eiendom, bygg og anlegg med flere brukere*

Hvilke av kravene til beregning av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen gir grunnlag for å forvente at de indirekte kostnadene Riksrevisjonen viser til på s. 29 i vedlegg 4 skulle inngått i beregningen?

Vi viser til det vi tidligere har redegjort for.

- 9) På side 46 i vedlegg 4 - etterlevelsesrapporten til sak 1 - konkluderer Riksrevisjonen: *USA og Nederland, som i likhet med Norge er partner/and i JSF-programmet, har inkludert indirekte kostnader i sine estimater for levetidskostnader for F-35.*

I hvilken grad har Riksrevisjonen vektlagt andre lands praksis for beregninger av levetidskostnader for kampflyanskaffelsen som grunnlag for sine vurderinger og konklusjoner i sak 1?

I arbeidet med revisjonen har vi sammenlignet praksis mellom land samt hentet inspirasjon til innretningen av vår revisjon. Vi har ikke vektlagt andre lands praksis i våre konklusjoner, men har observert at andre land faktisk har inkludert flere kostnadselementer enn hva som har vært tilfelle i Norge. Når departementet i intervju hevder at det er vanskelig eller lite hensiktsmessig å inkludere indirekte kostnader, har vi innhentet erfaringer fra andre land som faktisk har gjort slike beregninger.

⁸ Gårseth-Nesbakk, Levi; Store norske leksikon (2005-2007): *indirekte kostnad* i *Store norske leksikon* på snl.no. Hentet 15. februar 2024 fra https://snl.no/indirekte_kostnad

- 10) I sitt svar til Riksrevisjonen av 16. november 2023 sier forsvarsministeren at *«For ordens skyld finner jeg det også riktig å påpeke at den opprinnelige beregningen fra 2008 ble gjort i nåverdi slik ARF foreskriver. Dette ble påpekt i departementets kommentarer til rapporten men er ikke tatt inn. Levetidsestimatene på side 9 i Dokument 3 sak 1 er dermed ikke sammenlignbare»*.

Hvorfor tok ikke Riksrevisjonen departementets kommentar inn i rapporten?

Riksrevisjonen har i undersøkelsen ikke gjort sammenligning av foreliggende estimater for levetidsberegninger fra ulike tidsrom som sammenligningsgrunnlag. Formålet var å gi informasjon til leserne om historikken innen levetidskostnader for anskaffelsen, og hvordan utviklingen har vært. Der estimater går frem har vi i teksten vist til hvilket år beløpet kan relateres til.

- 11) På side 46 og 47 i vedlegg 4 - etterlevelsesrapporten til sak 1 – konkluderer Riksrevisjonen: **Riksrevisjonen kan ikke på bakgrunn av undersøkelsen fastslå hvilket eller hvilke budsjettår hvor reglementet ikke er etterlevd, men konstaterer at Stortingets mål innen 2025 sannsynligvis ikke blir nådd av årsaker som delvis kan relateres til urealistisk budsjettering.**

Hvilket krav til realistisk budsjettering er lagt til grunn for denne konklusjonen? Hvilke årsaker som delvis kan relateres til urealistisk budsjettering henviser Riksrevisjonen til konkret med utsagnet?

Bevilgningsreglementet § 3, omhandler realistisk budsjettering. Riksrevisjonen tok opp at forutsetningene som ble lagt til grunn for kampflyprosjektet for perioden fra 2012 og frem til 2025, ikke samsvarer med det reelle bevilgningsbehovet for å nå Stortingets mål for kampflyanskaffelsen i 2025. Det er mangel på personell og eiendom, bygg og anlegg. Det har ikke blitt budsjettert med midler for å dekke det reelle behovet, selv om behovet har vært kjent over tid.

Kampflyprosjektet hadde frem til 2020 et eget budsjettkapittel i Prop 1, kapittel 1761 *Nye kampfly med baseløsning*. Riksrevisjonens undersøkelse viser at prosjektet tidlig hadde undervurdert behovet for en organisasjon knyttet til kampflyanskaffelsen for å nå målet i 2025. Eksempelvis var ressurssettingen av Luftforsvarets driftsorganisasjon for F-35 allerede i 2012 vurdert å være for optimistisk.

Fra budsjettåret 2021 ble kapittel 1761 slettet og kampflyprosjektets budsjett ble inkludert i andre kapitler og poster som omfatter mer enn bare kampflyprosjektet, blant annet på Forsvarsmateriells kapittel 1760 post 01 og 45.

Det er derfor Riksrevisjonens vurdering at for perioden 2012-2020, da F-35 ble budsjettert på eget kapittel, gjaldt kravet om realistisk budsjettering opp mot Stortingets forutsetning om full operativ evne fra 2025.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen
riksrevisor

Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.



Riksrevisjonen
v/riksrevisor Karl Eirik Schjøtt-Pedersen

postmottak@riksrevisjonen.no

Vår ref.:
2023/4619

Deres ref.:

Dato:
05.02.2025

Vedrørende sak om Dokument 3:9 (2023-2024)

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til den åpne kontrollhøringen 3. februar 2025 vedrørende Dokument 3:9 (2023-2024) Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35 og oppfølging av Dokument 3:11 (2018-2019) Infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne.

Riksrevisjonen gis med dette anledning til å gi tilleggskommentarer til det som fremgikk av høringen. Referatet fra høringen vil bli oversendt så snart det foreligger.

Av hensyn til komiteens framdrift i saken bes det om svar innen tirsdag 18. februar 2025.

Med vennlig hilsen
Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Frode Jacobsen
første nestleder

KONTROLL- OG KONSTITUSJONSKOMITEEN
STORTINGET
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Svar på brev vedrørende sak om dokument 3:9 (2023-2024)

Vi viser til brev fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen, og takker for anledningen til å gi tilleggskommentarer til det som kom frem av høringen.

Kommentar til sak 1: Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35

Riksrevisjonen overordnede vurdering i rapporten var at det er kritikkverdig at Forsvarsdepartementet ikke har budsjettet slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025. Videre konkluderte Riksrevisjonen med at det er ikke tilfredsstillende at levetidskostnadene er undervurdert og at estimatet ikke er beregnet i tråd med kravene i *anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren*.

I skriftlig svar til Riksrevisjonens undersøkelse sier statsråden seg uenig i at estimatene av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ikke er gjort i henhold til kravene og intensjonen i *anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren* og at andre avgrensninger enn det som er gjort i anskaffelsen reduserer muligheten for å styre prosjektet. I Riksrevisjonens uttalelse til statsrådens svar viser vi til at det i *anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren* framgår at levetidskostnadene skal inneholde de totale kostnadene. Riksrevisjonen registrerer at departementet i liten grad har inkludert indirekte kostnader i grunnlaget for estimatet av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen. Departementet har heller ikke tatt med kostnader knyttet til fremtidig behov for eiendom, bygg og anlegg. Etter Riksrevisjonens oppfatning bør slike kostnader inngå i estimatet for å gi et dekkende bilde av levetidskostnadene.

I Kontroll- og konstitusjonskomiteens høring i saken den 3. februar 2025 viser flere av deltagerne i høringen til at modellen for kostnadsberegningen og hvilke kostnadselementer som skal være med, er utviklet i samarbeid med FFI og kvalitetssikret av eksternt konsulentfirma. Det ble også vist til at kostnadselementene årlig blir gjenstand for en usikkerhetsanalyse, og at det er det viktig å ikke endre modell fra år til år.

Riksrevisjonen har i sin rapport fremhevet at indirekte kostnader skulle inngått i levetidskostnadene (på mer overordnet nivå). Indirekte kostnader inkluderer blant annet:

- vakthold og sikring
- luftvern
- basisutdanning for teknikere
- etablering og drift av IKT-infrastruktur

- støtte til allierte
- drift av tankanlegg
- kostnader til etablering og drift av eiendom, bygg og anlegg med flere brukere

USA og Nederland, som i likhet med Norge er partnerland i JSF-programmet, har inkludert indirekte kostnader i sine estimater for levetidskostnader for F-35.

I forbindelse med revisjonen fikk Riksrevisjonen opplyst fra Forsvarsdepartementet og Forsvarsmateriell at det vil være for ressurskrevende å inkludere indirekte kostnader i levetidsestimatet i forhold til nytten dette gir, selv om departementet ser nytten av at de totale kostnadene blir korrekt presentert for Stortinget og andre interessenter.

Riksrevisjonen merker seg at statsråden i høringen fremholder at de allerede har inkludert flere indirekte kostnader i modellen, men at det er foretatt en avgrensning mot kostnader som ikke direkte kan knyttes til F-35. Blant annet er det inkludert kostnader for beskyttelsesbehovet for F-35, men ikke den generelle sikringen av selve kampflybasen. Det er også inkludert IKT som er spesifikk for F-35, men ikke generell utvikling av nasjonal IKT. Vi merker oss imidlertid at statsråden er enig i at kostnader til utvikling av ammunisjon APEX burde vært med. Det kom også fram i høringen at luftvern ikke er med fordi det er knyttet til selve kampflybasen og er en del av Forsvaret, uavhengig av F-35.

Vår revisjon viser at fremtidig behov for Eiendom, bygg og anlegg (EBA) ikke inngår som estimat i levetidskostnadene, eksempelvis flyklargjøringsplasser og personellrelatert EBA. Kostnader til fremtidige EBA-investeringer kan utgjøre så mye som 3,7 milliarder kroner. I tillegg til selve investeringskostnadene vil dette også medføre økte kostnader til drift og vedlikehold av denne EBA-massen. I høringen pekte Fellesforbundets representant på flere forhold knyttet til EBA relatert til F-35 som vil gi økte levetidskostnader. Blant annet er det på Ørlandet underdekning på flere typer bygg, sheltere og deployerte løsninger. Direktør i Forsvarsbygg opplyste at det ikke er foretatt en fullverdig nåverdiberegning av alle kostnader fra 2012 og fram til i dag, men ut fra anslått sluttkostnad for henholdsvis kampflybase og ordinær EBA-portefølje på Ørland utgjør dette ca. 17,3 mrd. kr totalt. Det er ikke foretatt en avgrensning til hva som er knyttet til F-35.

Vi merker oss at statsråden skiller mellom kostnader knyttet til Ørlandet som kampflybase og kostnader knyttet til F-35. Riksrevisjonen er enig i at det ligger et skjønnelement i å vurdere hvor grensen skal gå for hvilke indirekte kostnader som skal inkluderes i levetidskostnadene. Vi registrerer at flere i høringen opplyste at ytterligere indirekte kostnader nå er identifisert og inngår i beregningen. Imidlertid oppfatter vi at det ikke kom frem informasjon i høringen som endrer vår konklusjon om at kostnader til fremtidig EBA ikke er inkludert i estimatet til levetidskostnadene. Vi oppfatter at flere av deltakerne på høringen vil vurdere våre anbefalinger og bruke dem inn i fremtidige anskaffelser.

Riksrevisjonen merker seg at statsråden og enkelte representanter fra Forsvaret under høringen uttalte at enkelte indirekte kostnader ikke var nødvendig å medregne da de hadde begrenset betydning for styringen av prosjektet. Det ble også vist til at dette ikke er et krav etter anskaffelsesregelverket. Til dette vil Riksrevisjonen bemerke:

Riksrevisjonen er Stortingets revisjons- og kontrollorgan. Riksrevisjonens kritikk knytter seg ikke til hvilken informasjon Forsvarsdepartementet trenger for å styre prosjektet, selv om dette selvsagt også er viktig informasjon. Riksrevisjonens oppgave er her først og fremst å bringe fram det som er viktig for Stortingets kontroll.

Stortingets kontroll begrenser seg ikke til valg mellom ulike investeringsalternativ eller framdrift i prosjektet. Riksrevisjonen legger til grunn at det for Stortinget er viktig å vite hvilke kostnader som følger av beslutningen om anskaffelse av nye kampfly. Det er åpenbart at det ikke bare er de direkte kostnadene som følger av anskaffelsen av flyene. Anskaffelsen utløser også en rekke indirekte kostnader. Kostnader knyttet til investeringer i eiendom, bygg og anlegg som er nødvendig som følge av anskaffelsen, er eksempel på slike kostnader. Likeså er kostnadene til sikring ikke begrenset til selve flyene. Når det etableres en ny kampflybase på Ørlandet som en direkte følge av beslutningen om å anskaffe nye kampfly, er sikring av basen også en relevant indirekte kostnad.

For at Stortinget skal kunne forholde seg til de samlede kostnadene som følger av anskaffelsen må både de direkte og de indirekte kostnadene medregnes. Dette gjelder uavhengig av hvilken avgrensning som departementet og etatene selv har gjort i sitt interne anskaffelsesregelverk. De totale kostnadene som følger av anskaffelsen går derfor utover det som departementet har regnet med. Selv om en slik fullstendig oversikt ikke er nødvendig for styringen av prosjektet, så er dette etter Riksrevisjonens vurdering opplysninger som vil være av betydning for at Stortinget skal ha et fullstendig bilde av hva anskaffelsen samlet sett koster. Det er derfor Riksrevisjonen konkluderer med at det ikke er tilfredsstillende at levetidskostnadene er undervurdert.

Kommentar til sak 2: Oppfølging av Dokument 3:11 (2018–2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyenes operative evne

Riksrevisjonens overordnede vurdering var at det er sterkt kritikkverdig at Forsvarsdepartementet ikke har iverksatt tilstrekkelige tiltak for å nå Stortingets ambisjon for kampflyvåpenet i 2025, til tross for at risikoene har vært kjent over lang tid.

I skriftlig svar til Riksrevisjonens undersøkelse stilte statsråden seg bak fremstillingen av utfordringene for kampflyvåpenets logistikk og støttefunksjoner. Når det gjaldt Riksrevisjonens vurdering av at Forsvarsdepartementets oppfølging var sterkt kritikkverdig, var statsråden ikke enig. Statsråden gjentok dette i kontrollhøringen i komiteen.

Riksrevisjonen ser det som positivt at statsråden deler oppfatningen av utfordringsbildet. Riksrevisjonen merker seg at statsråden i høringen sier at det er grunnlag for kritikk, men er overrasket over at Riksrevisjonen bruker den sterkeste kritikkformen. Riksrevisjonen vil derfor kommentere noe av informasjonen som kom fram i høringen og i hvilken grad det påvirker de forholdene som lå til grunn for vurderingen av kritikknivå.

Statsråden opplyste i høringen at det er gjort en endring i definisjonen av full operativ evne for kampflyene etter at Riksrevisjonens rapport ble levert Stortinget. Statsråden antar at målet om full operativ evne vil nås i 2026.

Riksrevisjonen har i sin vurdering av kritikk lagt til grunn de opprinnelige kravene i definisjonen for full operativ evne for kampflyene. Kravet til samtidig oppgaveløsning er nå redusert fra fire til tre steder. Vi legger til grunn at reduksjon i krav til samtidighet reduserer behov for antall fly og dermed behov for personell og øvrig understøttelse, og at dette medfører at full operativ evne kan oppnås raskere med de nye kravene. Riksrevisjonen merker seg at statsråden i høringen antar at målet for full operativ evne for F-35 vil bli oppnådd i 2026.

Statsråden viser i høringen også til at hovedforklaringen på at man ikke har nådd målet om full operativ evne er manglende integrering av JSM-missilet på kampflyene, og at målet derfor avhenger av forhold departementet ikke selv kan kontrollere. Vi er enig i at integreringen av missilet avhenger av forhold som departementet ikke kan kontrollere. I våre vurderinger viser vi derfor også til at arbeidet ledes av programkontoret, JPO, og at departementet derfor har begrenset mulighet til å iverksette tiltak som kan framskynde denne prosessen.

Riksrevisjonens kritikk bygger blant annet på konklusjonen om at vedvarende mangel på personell og kompetanse gjør at Luftforsvaret ikke fullt ut evner å oppnå kravene til full operativ kapasitet i 2025. Utfordringer med personell, materiell og forsyningsberedskap er forhold som også ble påpekt i undersøkelsen i 2019. Riksrevisjonen viser i konklusjonene også til vedvarende mangler i materiell og forsyningsberedskapen i kampflyvåpenet. Detaljer om dette, herunder omtale av rapportering om dette fra Forsvaret til Forsvarsdepartementet i perioden etter vår undersøkelse i 2019, framgår av den graderte rapporten.

Det framgår av Riksrevisjonens undersøkelse at Forsvarsdepartementet som prosjekteier har vært kjent med risiko og utfordringer knyttet til personell og kompetanse siden prosjektets begynnelse. Forsvarssjefen opplyste i høringen at det ikke er noen tvil om at F-35 programmet undervurderte antall teknikere fra første stund og at det har blitt påpekt lenge. Riksrevisjonen merker seg at sjef for Luftforsvaret i høringen opplyste at underbemanningen har gjort at Luftforsvaret i 2021 rapporterte gult på operativ evne og at det har rapportert rødt på dette i 2023 og 2024. Riksrevisjonen merker seg at statsråden i høringen opplyser at den planlagte

personellopptrappingen og den styrkede forsyningsberedskapen vil bidra til å styrke utholdenheten og den operative evnen i årene som kommer.

Riksrevisjonen legger til grunn at når prosjekter er kjent med en risiko som har betydning for måloppnåelsen, så må det tas høyde for at tiltak iverksettes tidsnok til at målet kan nås. Riksrevisjonen mener at det som framkom i høringen underbygger at det er gjort for lite for sent når det gjelder personell.

Når det gjelder forsyningsberedskapen merker Riksrevisjonen seg at forsvarssjefen i høringen opplyser at alle våpen som var planlagt anskaffet innenfor rammen av kampflyprosjektet er bestilt og flere våpen enten er levert eller under levering. Riksrevisjonen vil bemerke at operativ effekt av våpen faktisk forutsetter at de er levert og klargjort for bruk.

Kampflyvåpenets operative evne avhenger ikke bare av FOC for F-35 kampfly, men også av Luftforsvarets basestruktur og øvrige kapasiteter som understøtter kampflyene, herunder Forsvarets logistikkorganisasjon, baseforsvar, luftvern samt luftkontroll og varsling. Riksrevisjonen har i undersøkelsen konkludert med at vedvarende mangel på personell og materiell i baseforsvar og luftvern, gir redusert evne for beskyttelse av baser og deployering av kampfly.

Riksrevisjonen merker seg at sjefen for Luftforsvaret i høringen uttaler at luftvern er en satsing i den nye langtidsplanen. Han viser til at donasjoner til Ukraina og generell mangel på reservedeler gjør at vi har lite luftvernmateriell. Når det gjelder baseforsvar merker vi oss at sjefen for Luftforsvaret opplyser at å beskytte teknologi som er høyt gradert er helt avgjørende. Han oppgir at baseforsvaret har økt, men at det fortsatt er mangler både innenfor utstyr og i mengden personell. Svakheter i luftvern og baseforsvar ble også omtalt i undersøkelsen fra 2019. Riksrevisjonen konkluderer etter høringen med at utfordringer i både baseforsvar og luftvern som har vært kjent over tid fortsatt ikke er løst.

Riksrevisjonen konkluderte med at manglede operativ evne har betydning for Forsvarets samlede oppgaveløsning. Dette understreker vesentligheten ved anskaffelsen. Ved offentliggjøring av oppfølgingsundersøkelsen sa riksrevisor at det er viktig å presisere at Norge har et moderne kampflyvåpen med en betydelig kapasitet. Vi ser at Forsvaret har gjennomført mange viktige tiltak. Men det tar lang tid å gjennomføre flere av tiltakene, de er forsinket og har ikke hatt forventet effekt. Riksrevisjonen konstaterer også at mange av utfordringene som er påpekt i vår undersøkelse nå er adressert med tiltak i ny langtidsplan.

Riksrevisjonen mener at det ikke har framkommet ny informasjon i høringen som påvirker vurderingen av kritikken. Riksrevisjonen fastholder kritikken.

For riksrevisorkollegiet

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen
riksrevisor

Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.

VEDLEGG 5

Referat fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om

Dokument 3:9 (2023-2024) Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35, og oppfølging av Dokument 3:11 (2018-2019) Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne

Høring 3. februar 2025 kl. 09:00

Høring med Forsvarets forskningsinstitutt v/ forskningsdirektør avdeling Forsvarssystemer Øyvind Sjøvik, Befalets Fellesorganisasjon v/ nestleder Lars Ullensvang, Norges offisers- og spesialistforbund v/ leder Torbjørn Bongo og Fellesforbundets representantskap v/ medlem Sigurd Myrvoll	*1
Høring med Forsvarsmateriell v/ direktør Gro Jære, Forsvarsbygg v/ direktør Thorbjørn Thoresen og Norges delegasjon ved F-35s programkontor, JPO, ved sjef oberst Egil Sørstrønen	*15
Høring med forsvarssjef general Eirik Kristoffersen og sjef Luftforsvaret Øivind Gunnerud	*27
Høring med tidligere forsvarsminister Ine Eriksen Søreide og tidligere forsvarsminister Frank Bakke-Jensen	*42
Høring med tidligere forsvarsminister Grete Faremo, tidligere forsvarsminister Espen Barth Eide og tidligere forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen	*55
Høring med forsvarsminister Bjørn Arild Gram	*67

Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 3. februar 2025 kl. 9

Møteleder: Peter Frølich (H) (komiteens leder)

Sak:

Dokument 3:9 (2023-2024)Riksrevisjonens undersøkelse av Forsvarsdepartementets etterlevelse av krav til levetidskostnader for F-35, og oppfølging av Dokument 3:11 (2018-2019)Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne

Møtelederen: Da er klokken 9, og det er en glede på vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen å ønske velkommen til denne høringen, som er ledd i komiteens behandling av Dokument 3:9 for 2023–2024 om F-35. Dokumentet fra Riksrevisjonen inneholder to saker, for det første Forsvarsdepartementets etterlevelse av kravet til levetidskostnader for F-35, og så er det oppfølging av Dokument 3:11 for 2018–2019, om Riksrevisjonens undersøkelse av infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne.

Riksrevisjonen har rapportert disse to undersøkelsene samlet for å gi Stortinget mulighet til å se levetidskostnadene til F-35 og arbeidet for å nå Stortingets ambisjoner for kampflyvåpenet i sammenheng og dermed gi en helhetlig oversikt over innføringen av F-35.

Vi skal bare gå gjennom noen formaliteter i forbindelse med høringen.

Sak 1 er i sin helhet ugradert. Den fullstendige versjonen av sak 2 er gradert begrenset. Riksrevisjonen har i dialog med Forsvarsdepartementet, FD, utarbeidet et ugradert dokument som er så fullstendig som mulig. Dokumentet er delvis basert på kilder som er sikkerhetsgradert. Sikkerhetsgraderte opplysninger er fjernet, og en del informasjon er omskrevet og gjort mindre detaljert, sånn at den kan offentliggjøres. Dette gjelder også noen av konklusjonene.

Forsvarsdepartementet vurderer at dette dokumentet ikke inneholder gradert informasjon, og at det i sin helhet er ugradert. Det er derfor dette ugraderte dokumentet som er grunnlaget for den åpne kontrollhøringen i dag.

Komiteen har besluttet at høringen skal omhandle, men ikke begrense seg til, følgende problemstillinger:

- Er levetidskostnadene for F-35-anskaffelsen i tråd med Stortingets vedtak og forutsetninger?
- Hva omfatter de totale kostnadene ved kampflyanskaffelsen som er lagt til grunn av Stortinget?
- Er levetidskostnadene realistisk budsjettert?
- Er Forsvarsdepartementets internkontroll i samsvar med krav?

- Er funn og anbefalinger i undersøkelsen fra 2019 i tilstrekkelig grad fulgt opp av Forsvarsdepartementet og underliggende etater?

- Har Stortinget løpende fått korrekt informasjon om status i kampflyanskaffelsen?

Følgende vil møte til høringen i dag: forsvarsminister Bjørn Arild Gram, tidligere forsvarsminister Espen Barth Eide, tidligere forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen, tidligere forsvarsminister Grete Faremo, tidligere forsvarsminister Frank Bakke-Jensen, tidligere forsvarsminister Ine Eriksen Søreide, forsvarssjef general Eirik Kristoffersen, sjef Luftforsvaret generalmajor Øyvind Gunnerud, direktør Forsvarsmateriell Gro Jære, direktør Forsvarsbygg Thorbjørn Thoresen, sjef for Norges delegasjon ved F-35s programkontor oberst Egil Sørstrønen, forskningsdirektør avdeling forsvarssystemer i FFI Øyvind Sjøvik, nestleder for Befalets Fellesorganisasjon Lars Ullensvang, leder av Norges offisers- og spesialistforbund Torbjørn Bongo, medlem av Fellesforbundets representantskap Sigurd Myrvoll.

Det er komiteens håp at denne høringen skal gi nyttig tilleggsinformasjon i saken, som bakgrunn for de konklusjoner som komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

Jeg skal opplyse om de prosedyrene som er fastsatt i Reglement for kontrollhøringer, vil bli fulgt. Så minner jeg igjen om at dette er en åpen høring, og hvis det er behov for å gi taushetsbelagt informasjon, må det opplyses om, og så må det vurderes av komiteen om det skal gis i en eventuell lukket høring senere.

Det vil bli tatt stenografisk referat fra høringen, og referatet vil følge som vedlegg til komiteens innstilling i saken. For at komitémedlemmene skal få stilt alle spørsmål som er nødvendige, vil vi be om at svarene blir så korte og konsise som mulig.

Felles høring med Forsvarets forskningsinstitutt v/ forskningsdirektør avdeling Forsvarssystemer Øyvind Sjøvik, Befalets Fellesorganisasjon v/ nestleder Lars Ullensvang, Norges offisers- og spesialistforbund v/ leder Torbjørn Bongo og Fellesforbundets representantskap v/ medlem Sigurd Myrvoll

Møtelederen: Da er vi klare til å starte, og jeg ønsker velkommen til forskningsdirektør i FFI Øyvind Sjøvik. Du har med deg tre bisitter fra FFI. Det er administrerende direktør Kenneth Ruud, forskningssjef Arne Petter Bartholsen og sjefsforsker Cecilie Sendstad.

Jeg vil videre ønske velkommen til nestleder for Befalets Fellesorganisasjon, Lars Ullensvang, og du har med deg en bisitter som er hovedtillitsvalgt i Luftforsvaret, Nicolai Valvik.

Jeg vil også ønske velkommen til leder av Norges ofisers- og spesialistforbund, Torbjørn Bongo.

Til sist vil jeg også få ønske velkommen til medlem av Fellesforbundets representantskap Sigurd Myrvoll, og du har med deg en bisitter som er hovedtillitsvalgt fra Fellesforbundet i Luftforsvaret, Tomas Flønes.

Velkommen til dere alle, og det er virkelig mange. Jeg tror det er ny rekord i komiteen.

Hver av dere vil først få inntil 5 minutter til en innledning, og etter innledningen starter utspørringen. Dette er en høring som går i eteren, så det er viktig at man husker mikrofoner som må skrus av og på. Da tror jeg vi skal sette i gang.

Ordet går først til forskningsdirektør i FFI Øyvind Sjøvik. Vær så god. Du har 5 minutter.

Øyvind Sjøvik: God morgen. På vegne av FFI vil jeg takke for invitasjonen til å gi vårt syn i denne høringen.

FFI er forsvarssektorens egen forskningsinstitusjon. Med vår teknologiske kompetanse og militære og politiske innsikt bidrar vi til Forsvarets operative evne og til Forsvarets langtidsplanlegging så vel som til norsk forsvarsindustri konkurransekraft. FFI deltar i alle de største anskaffelsesprosjektene i forsvarssektoren, og våre forskningsbaserte råd bidrar til å redusere risikoen i disse investeringene.

FFI har støttet kampflyanskaffelsen siden tidlig konseptuell fase i 2003. Denne støtten har vært organisert på ulike måter siden oppstart, men FFIs kampflyprosjekter har i hovedsak arbeidet på oppdrag og finansiering fra Forsvarsdepartementets, FDs, Kampflyprogram.

En av delaktivitetene våre har vært kostnadsanalyser og usikkerhetsvurderinger. Der har vårt oppdrag vært å analysere forhold og faktorer som har konsekvenser for investerings- og driftskostnader. Spesielt lå fokuset på å sikre kontinuitet og konsistens i beregningene, utvikle en modell for å holde oversikt over de påløpte kostnadene i Kampflyprogrammet og bistå med usikkerhetsvurderingene.

Andre sentrale delaktiviteter har vært analyse av styrkeproduksjon og operasjoner med fokus på norske behov.

I sak 1 konkluderer Riksrevisjonen med at det er krittikverdigg at FD ikke har budsjettert slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025. Dette skyldes undervurdering av bemanningsbehov og tilstrekkelige midler til kampflyrelatert EBA, eiendom, bygg og anlegg. FFI har i hovedsak støttet Kampflyprogrammet med modellering av levetidskostnader og analyser til støtte for usikkerhetsanalysen. Dette utgjør et underlag for budsjetteringen, men FFI var aldri en del av budsjetteringsprosessen. Vi merker oss imidlertid at

Riksrevisjonen har konkludert med at usikkerhetsanalysen tar tilstrekkelig hensyn til kostnadsøkningene knyttet til bemanningsutfordringen, og at underlaget for budsjettene dermed har vært tilstrekkelige.

Derneft konkluderer Riksrevisjonen med at det ikke er tilfredsstillende at levetidskostnadene er undervurdert, og at estimatet ikke er beregnet i tråd med Anskaffelsesreglementet for forsvarssektoren, ARF, utgitt i 2014. Statsråden skriver i sitt svar at ARF ble først utgitt i 2004, og teksten som omhandler levetidskostnader i senere revisjoner, inkludert den fra 2014, er i hovedsak uendret. FFI er enig med statsråden her.

Med tanke på at metoden ble godkjent av ekstern kvalitetssikrer, det ikke ble innført nye krav i 2014, og metoden har blitt videreført gjennom prosjektløpet, mener FFI at levetidskostnadene er i tråd med forutsetningene som Stortinget la til grunn. Derneft mener vi at videreføring av samme kostnadselementer har vært avgjørende for å sikre kontroll i prosjektet.

Riksrevisjonen peker på at de indirekte kostnadene ikke i tilstrekkelig grad er inkludert i kostnadsestimatene. Dette gjaldt spesielt EBA med flere brukere og framtidig EBA. Her støttet Forsvarsbygg Kampflyprogrammet, og det ble ikke gjort egne vurderinger rundt dette av FFI.

Riksrevisjonen sier at flere kostnader burde vært inkludert som en del av de indirekte kostnadene for kampfly, deriblant luftvern og luftromsovervåking. FFI stiller seg noe spørrende til denne konklusjonen, siden disse systemene trengs i Forsvaret uavhengig av F-35.

Når det gjelder sak 2, var FFI ikke involvert i undersøkelsen fra 2019. Riksrevisjonen peker på en rekke forhold vedrørende personell og kompetanse og materiellberedskap. Jeg vil kommentere noen av disse forholdene med kobling til operativ evne.

Et viktig arbeid for FFI har vært definisjon og forankring av ambisjonsnivåene for kampflyvåpenet. Ambisjonsnivået er sammensatt av flere dimensjoner – samtidighet, kraftsamling og styrkeproduksjon i fredstid – og er hva kampflyvåpenet skal oppfylle ved Full Operational Capability, FOC. For å analysere ambisjonsnivåene og hvilke krav til antall kampfly dette medfører, har FFI utviklet modeller som synliggjør avhengigheter mellom antall piloter, flåtestørrelse og ambisjonsnivå. Behovet for 52 kampfly for å oppnå FOC er et resultat av FFIs antallsanalyser.

FFI har ikke vært involvert i å evaluere hvorvidt Luftforsvaret har bemannet opp med tilstrekkelig personell og kompetanse sett opp mot ambisjonsnivåene og kravene for FOC i 2025. FFI har bl.a. gjennom forsvarsanalysene i flere år påpekt at Forsvaret vil få en utfordring med å få tilgang på nok personell og kompetanse. Rådene har imidlertid ikke vært F-35- og FOC-spesifikke, men generelle råd.

Integrasjonen av JSM – Joint Strike Missile – på F-35 er en del av ambisjonsnivået og FOC. I forsvarsbudsjettet i inneværende periode, Prop. 1 S 2024–2025, står det at

«integrasjonen av Joint Strike Missile (JSM) på F-35 kampflyet sannsynligvis ikke fullføres i 2025 som planlagt. Forsinkelsen vil i så fall ha som konsekvens at F-35 først kan oppfylle alle sine roller når integrasjonen er fullført».

FFI er enig i vurderingene om JSM i Prop. 1 S.

Takk.

Møtelederen: Forbilledlig på tid – takk skal du ha.

Da fortsetter vi med nestleder for Befalets Fellesorganisasjon, Lars Ullensvang, som også har 5 minutter til sin innledning.

Lars Ullensvang: God morgen og takk for invitasjonen.

Innledningsvis må Befalets Fellesorganisasjon – BFO – som arbeidstakerorganisasjon ta et lite forbehold om at vi kanskje ikke har detaljkunnskap om alle forhold i problemstillingene som komiteen har lagt til grunn i invitasjonen, men vi er imidlertid glad for å bli gitt anledning til å bidra til å belyse saken.

Levetidskostnader er ikke statiske, men utvikles og påvirkes av valg underveis i strukturelementers levetid. Bak komplekse strukturer og systemer som F-35 finnes avanserte regnestykker. For å oppnå full operativ evne til fastsatt tid må – gjennom tilrettelegging for innfasing – betydelige kostnader tas tidlig. Her oppstår det lett samtidighetsutfordringer forsvarssektoren kanskje ikke er robust nok til å håndtere. Riksrevisjonen har identifisert flere byggeklosser som ikke kom på plass.

Stortinget gjorde i 2001 vedtak om forberedelser for kjøp av nye kampfly. Tidspunktet sammenfaller med store endringer i forsvarssektoren. Forsvaret ble eksponert for kraftig omstilling og levde lenge med en dobbel ubalanse mellom oppgaver og ressurser, og mellom investering og drift. I tid sammenfaller derfor forberedelser og tilrettelegging for innfasing av kampflykapasiteten med en periode med store omlegginger, reduksjoner og effektiviseringstiltak basert på kutt og realisering av innsparingsgevinster.

Riksrevisjonen har redegjort for mangler i tilretteleggingen med hensyn til personell, materiell og EBA. Dette gjelder ikke bare tilrettelegging for strukturelementet F-35, men også for kapasiteter som luftvern, baseforsvar, kommando og kontroll. Manglene til tross, F-35 har vært et prioritert system. Det er derfor rimelig å anta at andre materiellprosjekter og driftsaktiviteter i tidsperioden ikke er gitt bedre forutsetninger.

Fagmilitært råd anslo kostnadene for å få det Forsvaret vi har, til å virke, til ca. 80 mrd. kr alene – gitt at alle behov er identifisert og kostnadmessig riktig vurdert. Hvorvidt tilsvarende mangler også gjør seg gjeldende i

pågående og fremtidige prosjekter i lys av den nye langtidspanen, skal jeg la være usagt.

Med utgangspunkt i at personellmessig underdekning var påtalt som optimistisk allerede i 2012, har Forsvarsdepartementet uttrykt at Forsvaret selv kan gjøre prioriteringer og disponeringer innenfor disponibel stillingsramme. Dette sammenfaller med den doble ubalansen som Forsvaret har stått overfor i en årrekke, der tildelte ressurser ikke strekker til, og det likevel blir gitt oppdrag om å løse oppgavene.

Dette har resultert i innsparingstiltak. Eksempelvis er stab og støttefunksjoner redusert, og man har avviklet eller redusert Forsvarets egen utdanning – og argumentert for at kompetansen kan rekrutteres fra det sivile markedet. Påstanden er for så vidt riktig dersom man velger å se bort fra at kompetanseproduksjonen i samfunnet kanskje ikke dekker det samlede behovet og setter Forsvaret i posisjon for å konkurrere om kompetanse framfor å kontrollere produksjonen etter eget behov. At det er tatt stor risiko knyttet til personell, kompetanse og EBA, framstår som svært tydelig.

Forsvarets ansatte strekker seg langt for å løse oppdrag innenfor gitte rammer, men strikken synes å ha vært tøyd for langt. FFI har forsket på sluttårsaker i Forsvaret, dog ikke avgrenset til F-35, men det er stor gjennkjennbarhet mellom funnene til Riksrevisjonen og funnene til FFI. Villkårene for å rekruttere og beholde personell og kompetanse kan dermed være medvirkende årsak til at F-35 ikke når full operativ evne i 2025.

Beslutningen om å forlate konseptet med spredte betongsheltere for beskyttelse av kampfly og å garasjere F-35 i telt vitner om at grunnleggende militære vurderinger ikke har nådd igjennom. Det er tydeligvis behov for mer enn dyre konsulenter, økonomer og ingeniører i forsvarssektoren. Når slike beslutninger legges til grunn for omfattende omstillinger, som F-35 er, når man over år påtaler at premissene som er lagt til grunn, er for optimistiske, og når man på lavere nivå ser at konsekvenser ikke vil være til å unngå, har BFO forståelse for at ansatte uttrykker bekymring og opplever en svekket tro på at forsvarssektoren fungerer.

BFO vurderer at flere av forholdene som er påtalt av Riksrevisjonen, ikke kun gjelder kampflyanskaffelsen, men at disse bør ses i sammenheng med hvordan forsvarssektoren har vært styrt gjennom tiår. Langtidspanen, vedtatt i 2024, har viktige prioriteringer for å forbedre situasjonen, men politisk vilje og gjennomføringsevne er nødvendig for å oppnå operativ evne, som vedtatt av Stortinget. Vedtakene må også justeres med reviderte tildelinger om de opprinnelige forutsetningene endres.

Læring defineres som relativt varig endring av adferd. Dersom vi skal lære av historien, må vi faktisk vise

at vi ikke gjentar de samme feilene. Vi kan altså ikke ta oss råd til ikke å lære.

Takk.

Møtelederen: Tusen takk.

Ordet går videre til leder av Norges offisers- og spesialistforbund, Torbjørn Bongo, som har 5 minutter til en innledning.

Torbjørn Bongo: Gode komité.

I Norges offisers- og spesialistforbund, NOF, støtter vi i stort de beskrivelsene og vurderingene som Riksrevisjonen har gjort. Vi har noen teorier om hvorfor vi havnet der vi havnet. Vi er ikke helt beroliget av statsrådens svar om levetidskostnader, men vi er mer beroliget av svaret på operativ evne. Vi mener også at det har vært tatt viktige og riktige grep i forsvarssektoren de siste årene, noe vi mener er riktig medisin og riktig retning – og som på en måte løser de underliggende årsakene. Samtidig er det områder der vi mener det ikke er gjort erkjennelser og tatt de grep vi mener er riktig. Uansett: Det er lang vei fra godt startet til godt fullført.

Det var oppsummeringen – og så skal jeg utdype.

Riksrevisjonen treffer – så skal jeg ikke begrunne det mer, for å si det sånn. Men spørsmålet er: Hvorfor havnet vi der med de problemene vi har? Da skal jeg ta noen stikkord.

For det første opplever jeg en stor grad av prestisje fra ulike beslutningstakere på ulike nivåer som det har vært vanskelig å trenge igjennom de siste ti årene. Det er dermed også en manglende vilje til å gjøre justeringer underveis – den er knyttet opp mot denne prestisjen, som jeg sier, men også til at det er viktig å vise gjennomføringskraft og oppnå resultater i selve omstillingsprosessen, og i mindre grad lytte til om vi er på riktig vei.

Så har det også vært sånn at omstillingsoppdragene har vært gitt fra toppen – FD, forsvarsstaben og videre nedover. Når innsigelsene kommer lenger ned, har det vært liten vilje til å justere – ja, men vi har fått et oppdrag, har det blitt sagt. Så har man åpenbart tilpasset virkeligheten til det som har vært ønskelig, om det har vært politisk eller militært. Da vi bestemte oss for å kjøpe F-35 – og antallet ble begrunnet ut fra krigens behov – var det i hvert fall, etter min vurdering, allerede i 2012 naivt å tenke at vi kunne ha en kampflybase på Ørland uten sheltere.

Så til et sentralt spørsmål fra Riksrevisjonen. Hvorfor har vi ikke allerede ryddet opp i det, det er tross alt noen år siden 2019? Her har jeg nok litt forståelse for at ting tar tid. Først: Vi må begynne med å erkjenne problemet. Her skal jeg gi litt skryt til den avgående forsvarsministeren, for på svært mange områder har han både erkjent, forstått hvorfor og iverksatt tiltak som er riktig på mange ulike områder. Det vil av hensyn til Forsvaret

være viktig at vi fullfører dette de nærmeste fem–ti årene. Og: Hvorfor har vi ikke kommet lenger? Jo, det er dette med prestisjen – og prestisje, byråkrati og organisasjon er det vanskelig å trenge igjennom selv for en forsvarsminister. Men så er det også sånn at noen av tiltakene tar tid. Hvis vi i dag hadde bestemt oss for å endre utdanningsordningen for å få flere folk, tar det minst fem år før vi har de første utdannet – og da har vi jobbet fort. Så skal de i tillegg læres opp. Og så – det kanskje viktigste, og det kjenner komiteen veldig godt til: Når ting begynner å koste penger, blir det brått litt vanskeligere å få det gjennomført. Det er også en faktor her.

Så litt om svarene fra statsråden. Når vi sier at vi ikke er helt fornøyd med svarene i forbindelse med levetidskostnadene, går det på de indirekte kostnadene. Det blir ingen fly i lufta hvis man ikke har noen plass å bo. Helheten må være på plass, og det har vi mange eksempler på. Men samtidig opplever jeg at det i løpet av det siste året har blitt bedre – bl.a. med den gjennomføringsplanen som nå er lagd, er det blitt atskillig bedre.

Så er vi mer trygge på det som går på operativ evne. Nøkkelen i statsrådens svar er F24 – det er omstillingsprosjektet som skal delegere myndighet fra Forsvarsdepartementet og videre nedover til forsvarssjefen og de andre etatene. Der tror vi at vi er på riktig vei. Men hvor er vi ikke på riktig vei? Her er det to stikkord: tilstrekkelig bemanning og utdanningsordninger. Vi gjennomførte en utdanningsreform i 2017–2018, der utdanningsystemet ble kuttet fordi vi skulle spare halvparten av kostnadene til utdanning. Blant annet ble den tekniske utdanningen i Luftforsvaret lagt ned. Vi advarte sterkt mot konsekvensene. Vi mener at vi i dag ser konsekvensene, og hvis vi ikke tar større grep enn det som er blitt gjort, får vi problemer. Vi har tatt grep på Bardufoss, landslinjen, og vi tar grep på Fosen, med ny landslinje der, men vår vurdering er at det ikke er tilstrekkelig.

Så til tilstrekkelig bemanning: Der har vi mye igjen. Ikke minst har det en økonomisk konsekvens, men det har også pågått en dragkamp mellom å gjøre det «in-house» med egne ansatte og å outsource det til industrien. Vi er klare på at hovedbasisen bør være egne ansatte, hvor vi har et eget utdanningssystem i Forsvaret som utdanner til dette.

Dette er de to områdene jeg mener det haster mest med å komme til nye erkjennelser, og så må vi fullføre mye av det som er startet opp i sektoren de siste to-tre årene.

Møtelederen: Tusen takk. Da går ordet til slutt til medlem av Fellesforbundets representantskap Sigurd Myrvoll, som også har 5 minutter til innledning.

Sigurd Myrvoll: Takk for invitasjonen. Da sikkerhetssituasjonen i verden er slik den er, har Fellesfor-

bundet prioritert å fokusere på hva som må på plass for å lykkes med å oppnå full operativ evne, FOC, på F-35, noe som også vil gi økte levetidskostnader.

Vi starter med punktet EBA. F-35-organisasjonen fikk sterke føringer før lokal behandling ble utført på vedlikeholdsbygget på F-35. Høye krav om nøkternhet ble stilt, og det ble innfridd av de lokale partene. Til tross for nøkternhet fikk man et kutt på ca. 20 pst. på bygningsmassen. Dette gjør at man har en underdekning på vedlikeholdsbygg på ca. 30–40 pst. i dag, i tillegg til at den siste rekken med sheltere/garasjer ennå ikke er bygget.

Det er viktig at det bygges et nytt bygg i nærheten av eksisterende vedlikeholdsbygg. Et slikt bygg må inneholde fire vedlikeholdsdokker med tilhørende verksteder. Det er også behov for et bygg som rommer vedlikehold og lagring av AME-utstyr. Tilbygg til dagens logistikk til F-35 må bygges – samt tilstrekkelig gardebeplass for ansatte, for det har vi heller ikke i dag.

F-35 mangler også deployerte løsninger for flyet – flyttbar verkstedhall, containere for logistikk, kontorer og verksteder. Med bakgrunn i veksten som skal foregå på Ørland, må det bygges tilstrekkelig kvarter, da utover det som er planlagt. Nytt vedlikeholdsbygg med fire dokker, verksteder, tilbygg log, AME-bygg, deployeringsløsninger for logistikk og vedlikehold, siste shelter-/garasjerekke og parkeringsplasser må komme på plass snarest – før flyet blir FOC.

Så til deleleveranser av F-35. Det er utfordringer med leveranse av deler til F-35. Leveransene på delene til F-35 tar altfor lang tid, og det er en sammensatt utfordring. Forbrukslagrene vi hadde for F-16 i sin tid, har vi ikke fått mulighet til å opprette for F-35. Det gir utfordringer når det gjelder produksjon av flytimer. Det er også for få ansatte innenfor logistikk i forhold til arbeidsmengde. Det må bevilges midler til økt antall årsverk, logistikk og innkjøp av materiell til F-35 før vi kan melde F-35 FOC.

Nå til årsverksstyring og stillingsramme til F-35-organisasjonen: I de første årene av levetiden til F-35 var det sterk styring på årsverk. Den har lettet litt, men folgeeffektene ser vi fremdeles. Det er marginalt med årsverk og ansatte i hele Luftforsvaret sett opp mot oppdragene som Luftforsvaret er gitt av Stortinget. Det gjør at om vi omprioriterer årsverk til F-35, vil Luftforsvaret komme i samme utfordring på de andre systemene, eksempelvis P8, Bell 412, C-130 og luftvern.

Både økt lønn, arbeidstidsordninger og andre passende insentiver må få større fokus. Det kan også sies at personellflukten man ser, stort sett omfatter militære teknikere, mens sivile fagarbeidere ansatt på verkstedoverenskomsten for Forsvaret er en langt mer stabil ar-

beidskraft. Teknisk personell må i langt større grad få jobbe teknisk og ikke settes til HR-arbeid.

Avklaringer rundt bruk av sivilt overenskomstlønnet personell i krise og krig må komme på plass. Det krever endring i forsvarsloven. Denne personellgruppen utgjør ca. en tredjedel av det tekniske personellet på F-35. Vi må ha på plass årsverksrammen på F-35, økt lønn, gode insentivordninger og endringer i forsvarsloven før vi kan melde F-35 FOC.

Så om øving og trening av personellet. Skal F-35 oppnå status FOC innen rimelig tid, må det bevilges tilstrekkelig økonomi til øving og trening allerede i 2025. De ansatte på F-35 har levd med underfinansiering, underbemanning og ikke minst et enormt arbeidspress siden 2017. Økt øving og trening må gjennomføres snarest og før F-35 kan meldes FOC.

Vi har også et punkt om våpen og ammunisjon. Det ønsker vi ikke å gå inn på, for det må tas i en lukket høring.

Videre til indirekte kostnader: Fellesforbundet er uenig i at luftvern skal ses på som en kostnad relatert til F-35. Det er et eget system, som vi har sett viktigheten av i senere tid, eksempelvis i Ukraina. Luftvernet må styrkes kraftig i tiden som kommer. En samlet utenriks- og forsvarskomite bør bruke tid på å besøke Ørland flystasjon for å få direkte kontakt med dem som jobber der oppe, og å få direkte informasjon om hvordan stoda er der.

Vi har et siste punkt, som er medbestemmelse. Om en vil oppnå FOC på F-35 tidligere, må Forsvarsdepartementet med underliggende etater få medbestemmelse til å fungere bedre.

Alle punktene jeg har referert til i innledningen, mener vi er punkter som man ikke nødvendigvis har tatt inn over seg i regnskapet når man har sett på kostnadene med F-35. Det er punkter som beskriver ting som burde ha vært gjort, og som etter vår mening må gjennomføres for kunne sette F-35 i FOC. Det er punkter som har en betydelig økonomi i seg, og som vil medføre økte levetidskostnader på F-35.

Motelederen: Tusen takk. Da starter vi komiteens utspørring. Vi starter med saksordfører Seher Aydar, fra Rødt, som har 10 minutter til sine spørsmål.

Bare for at dere skal være litt forberedt: Hvis dere opplever å bli avbrutt, er det ikke vondt ment, men noen ganger må vi skjære gjennom for å komme til kjernen av spørsmålet, i og med at det er begrenset tid for komiteens medlemmer. Da er det sagt – saksordfører Seher Aydar, vær så god.

Seher Aydar (R): Tusen takk for at dere kom, og først og fremst takk for veldig mye interessant informasjon. Det er riktig at jeg nå har veldig mange flere spørs-

mål enn jeg hadde til å begynne med, og en del god informasjon, så jeg skal gå rett på sak.

Første spørsmål er til FFI og gjelder det som dere skriver på egne nettsider og også beskriver her i dag, om at dere var viktige rådgivere da Lockheed Martins F-35 ble valgt. Advarte dere på noe tidspunkt om at planforutsetningene i kampflyanskaffelsen var for optimistiske, og i så fall: når og til hvem?

Arne Petter Bartholsen: Det var vel ikke en del av vårt oppdrag å gjøre akkurat de tingene. Vi forholdt oss til de konkrete oppdragene vi fikk fra oppdragsgiver.

Cecilie Sendstad: Jeg vil føye til noe. Vi bistår under de årlige usikkerhetsanalysene, der vi også tok for oss planforutsetningene og hva som kunne skje i både beste og verste fall. Det kan skje med mange av de ulike planforutsetningene, så forventningsverdien for anskaffelsen og levetidskostnadene er et resultat av både verste fall- og beste fall-hendelser. I usikkerhetsanalysen ble også dette vurdert under planforutsetningene.

Seher Aydar (R): Takk. For å gå litt videre: Ga dere på noe tidspunkt innspill til Forsvarsdepartementet om hvilke elementer som bør inngå i levetidskostnadene, som ikke ble tatt til følge?

Cecilie Sendstad: Som Sjøvik innledet med, er vi enige med statsråden om at levetidskostnadene for F-35 er i henhold til det som ble besluttet i 2012, og som ble vurdert av en ekstern kvalitetssikrer som dekkende. Det er selvfølgelig andre avgrensninger som kunne vært valgt, men det var det som den gangen ble besluttet og fulgt opp og styrt på etterpå.

Seher Aydar (R): Forstår jeg det riktig at dere ikke har kommet med råd om at andre elementer bør være med i levetidskostnadene, som ikke har blitt tatt til følge?

Cecilie Sendstad: Ikke som jeg kan minnes.

Seher Aydar (R): Takk. Så har jeg et spørsmål til dere tillitsvalgte, og jeg håper dere alle vil svare på det. Dere var bl.a. inne på at grunnleggende militærfaglige vurderinger ikke har blitt hørt, og medbestemmelse og naivitet. Jeg lurer på om dere kan si noe om de tillitsvalgte noen gang sa ifra til Forsvarsdepartementet eller etater under departementet om at forutsetningene i kampflyprogrammet var urealistiske, om bemanning – om at den var for dårlig, og hva man kunne gjøre for å styrke den – og opplevde dere at dere ble hørt?

Sigurd Myrvoll: Jeg vil gjerne si noe om bemanning. I 2012, 2013 og 2014 satt jeg som klubbleder på Bodø og HTV, hovedtillitsvalgt, i Luftforsvaret. Den

gangen ble det sagt at suksessfaktor nummer én i omstillingen fra F-16-kampfly over til F-35 var at personellet på Bodø hovedflystasjon valgte å flytte med til ny kampflyplass. Det var 115 teknikere på F-16 på Bodø. Av de 115 teknikerne som var på Bodø, er altså 5 stykker flyttet med til Ørland. Suksessfaktor nummer én i omstillingen av kampfly når det gjelder personell, gikk altså heller dårlig, for å si det rett ut.

Dette har vært flagget av oss fra Fellesforbundets side, gang på gang på gang, inn i Stortinget. Vi har hatt møter med tidligere forsvarsministre, vi er ikke blitt hørt, og den situasjonen vi ser i dag når det gjelder personell innenfor F-35, kunne vi ha fanget opp på et mye tidligere tidspunkt hvis noen hadde hørt på hva vi hadde sagt i løpet av de siste sju-åtte-ni årene. Jeg tror vi hadde vært i en helt annen situasjon i dag når det gjelder personell, hvis man hadde tatt inn over seg at suksessfaktor nummer én ikke kom til å gå i boks.

Torbjørn Bongo: Jeg skal bare supplere. Vi var nok ganske mange som sa fra i 2012 om hva vi mente mangel. Det gjorde man nok også ute i det offentlige rom, også i dette huset, eller på høringen om langtidsplanen, for å si det sånn.

Når det gjelder hvem som fikk rett til slutt, mener vi akkurat nå at det å bygge en kampflybase uten sheltere var en feil. Jeg skal ikke nødvendigvis være altfor hard i kritikken mot dem som fattet den beslutningen, men la oss lære av det. Det manglet ikke på innsigelser i 2012; det var relativt mange, inklusiv i det offentlige rom.

Lars Ullensvang: Jeg tror nok vi har en ganske felles opplevelse fra de organisertes side her. Det handler nok ikke om ikke å ha sagt ifra, men for fagforeninger er det gjerne sånn at når man sier fra, kan det lett tolkes som om man gråter litt for sin syke mor. I dette tilfellet har nok dette gjeldt for Forsvaret i sin helhet og de ansatte. At det har vært sagt ifra, er det ikke tvil om.

Seher Aydar (R): Takk skal dere ha. Jeg noterer at dere ikke ble hørt, og vil følge opp litt videre. Opplever dere i dag at Forsvarsdepartementet er i rute med å løse mangelen på personell, og egentlig også det med underinvesteringer i eiendom, bygg og anlegg, som Riksrevisjonen påpeker? Bongo var inne på at dere er ganske enig i beskrivelsen. Kan dere si noe om det, og om man er kommet lenger?

Og spesielt til Myrvoll: Du har uttalt deg i mediene om innleie og kalt det en fallitterklæring. Sa tillitsvalgte fra til Forsvarsdepartementet eller etater under Forsvarsdepartementet at forutsetningene for kampflyprogrammet var urealistiske? Det har dere jo vært litt inne på når det gjelder bemanning, men opplever dere å bli hørt i dag? Dere ble ikke det før, men blir dere hørt i dag

om hvordan man kan gjøre bemanningen bedre for å løse de personellproblemene?

Sigurd Myrvoll: Vi har nok en bedre dialog i dag med departementet og forsvarsstaben om hvordan vi skal klare å bemanne opp. Jeg satt selv og satte opp OPL-en – som vi kaller det, altså oppsettingsplanen – for F-35 i min rolle som HTV på Rygge i 2017–2018. Vi sa allerede da fra at den var for liten. I dag ser vi at vi har fått aksept for å øke den OPL-en på Ørland, og så får vi se. Som NOF ved Torbjørn var inne på, tar dette tid. Det er ikke bare å hente ut en flytekniker hvor som helst. Det tar tid – det tar opptil syv år før vedkommende er klar til å skru, fra vedkommende begynner på skolen. Det kommer altså til å ta tid å bygge opp det som vi – dessverre – kunne ha startet med for mange år siden. Og ja, jeg har sagt at det var en fallitterklæring, og det står jeg inne for fremdeles i dag.

Torbjørn Bongo: 2019-rapporten konkluderer vel med at vi mangler folk, at det er planlagt med for få. Min opplevelse er at vi per dags dato ikke er enig om hvor mange vi trenger, og ei heller har vi en plan for hvordan vi skal skaffe oss dem. Det er som sagt det området hvor jeg er mest kritisk til det som har skjedd.

Samtidig ser jeg at det har pågått en dragkamp, og det er mange ulike aktører her. Hvordan skal vi løse denne utfordringen: ved å ha egne ansatte eller ved å outsource alt til industrien? Den dragkampen har bidratt til at avgjørelser ikke er fattet.

Seher Aydar (R): Takk for det.

Jeg må bare løpe videre til et siste spørsmål. Jeg ser at dere ønsker å snakke, og det er til dere, så da tar jeg det bare veldig raskt. Om vilkårene har dere sagt at en absolutt forutsetning for valg av et nytt kampfly må være «at vi kan basere oss på sikre leveranser av reservedeler og annen logistikkstøtte også om Norge skulle bli engasjert i en artikkel 5-operasjon». Opplever dere at vilkårene som dere stilte i de anbefalingene, er ivarettatt i dag?

Øyvind Sjøvik: Det er en utfordrende verdenssituasjon med tanke på leveranser. Vi vet at det gjøres store tiltak nå for å inngå samarbeidsavtaler med internasjonale partnere for å sikre tilgangen, men det er utfordrende. Min forståelse er at myndighetene er på ballen og gjør det som er tilstrekkelig, og så er det andre faktorer, eksternt fra Norge, som avgjør om vi lykkes eller ikke.

Møtelederen: Takk til saksordføreren. Da er det Arbeiderpartiet, og det er Kirsti Leirtrø som får 5 minutter til sine spørsmål.

Kirsti Leirtrø (A): Nå er det 17 år siden vedtaket om F-35, så det har gått veldig lang tid, og mye har skjedd i mellomtiden. Likevel: Det som ombudsnemnda for Forsvaret peker på, er nettopp det dere sier om nok ansatte, mangel på boliger, kommunikasjoner og ikke minst utdanningssystemet. Videre nevner dere dette med omstillingskrav, så mitt første spørsmål er: Var de omstillingskravene en del av planen som også ble en del av langtidsplanen, eller kom det underveis? Nå er det jo en ny langtidsplan, som sier 4 800 nye ansatte. Har det også underveis vært nedbemanning, eller er det stillinger som står i vakanse?

Så må jeg bare si at jeg kommer fra Ørland, så jeg kjenner jo dette godt i utgangspunktet.

Øyvind Sjøvik: Jeg er litt usikker på definisjonen av omstillingskravene du nevner, men vi på FFI har kommentert behov for både EBA og personell i våre forsvarsanalyser. Det er generelle behov vi skisserer der, og det dreier seg ikke direkte om F-35.

Vår forståelse er at langtidsplanen og implementasjonen av den som vi ser nå, tar tak i mange av de tingene som er påpekt der. Det er litt for tidlig å evaluere hva som kommer ut av det, men vi har en forståelse av at det tas gode grep nå. Om de er tilstrekkelige, vet vi ikke ennå.

Torbjørn Bongo: Omstillingskravene har jeg omtalt som Løwer-effekten. Daværende forsvarsminister Løwer rullet ut en lang rull med en liste over omstillingstiltak som ikke var evnet gjennomført. Det er vel over 20 år siden. Etter den gang har det vært særdeles viktig for ledelsen i Forsvaret å vise at man evner å gjennomføre de påleggene man får på omstillingssiden, uavhengig av tilbakemeldinger underveis. Prosessene skulle gjennomføres, koste hva det koste vil.

Samtidig har jeg de siste årene opplevd at den mentaliteten har skiftet litt. Noen har skjönt at det viktigste ikke er å gjennomføre omstilling, men faktisk å få ting til å funke. Likevel: At det har vært med på å gjøre at vi har havnet der vi har havnet, er det ingen tvil om.

Kirsti Leirtrø (A): Det er full enighet om den langtidsplanen som vi har vedtatt, men jeg vil tilbake til dette med ombudsnemnda. De er bekymret for rekrutteringen som sådan. Føler dere at det er mulig å nå målet om 4 800 nye ansatte, som langtidsplanen sier, eller må det gjøres ytterligere endringer? Er det riktige tall?

Sigurd Myrvoll: Fra Fellesforbundets side vil jeg si at ambisjonen er der, om 4 800 nye ansatte innen 2036, er det vel. Vi skal også ha med oss at i denne tiden kommer det til å gå av utrolig mye folk, så vi må sannsynligvis erstatte alt teknisk personell – om vi prater om tek-

nisk personell. Nå vet jo ikke vi hvor mange av disse 4 800 som skal være teknisk personell, men jeg regner med at det vil være en god del av dem. I denne perioden, fram til 2036, må vi ikke bare erstatte de teknikerne vi har i dag, men vi skal altså øke med kanskje 1 000 stykker. Hvor vi skal få tak i disse, stiller i hvert fall Fellesforbundet store spørsmål ved.

Vi må i gang. I utgangspunktet er vi altfor sent ute. Det kan sies at på overenskomsten, som jeg representerer her, er vi 1 032 ansatte. Av dem er ca. 140 stykker i Luftforsvaret. 80 pst. av dem har 28-årstillegg. Bare det tilsier at de kommer til å gå av med pensjon innen kort tid. De må erstattes. Jeg synes vi er altfor sent ute med å erstatte personellet innenfor teknisk vedlikehold i Forsvaret – ikke bare i luften, men kanskje i hele Forsvaret.

Torbjørn Bongo: Ja, det er mulig, men vi må gjøre de rette grepene, og ett av de grepene bør være å reetablere en teknisk grunnutdanning i Forsvaret.

Kenneth Ruud: Nå gjøres det jo en hel del grep i gjennomføringsplanen med å se på nettopp det med å øke utdanningskapasiteten. Forsvarets høyskole har jo et samarbeid med NTNU. Forsvarssektorens forskere skal i større grad bidra inn i utdanningene. Så det er i hvert fall tatt en del grep som bør kunne legges til rette for dette, uten at det betyr at det er en lett oppgave.

Møtelederen: Takk, da går vi videre til undertegnede, som skal stille spørsmål fra Høyre.

Jeg starter med FFI, som i innledningen var innom det store spørsmålet om dette med direkte og indirekte kostnader. Det har jo blitt en veldig stor del av denne rapporten og kritikken, nemlig synet på hvordan dette skal beregnes: hva som skal inkluderes, og hva som ikke skal inkluderes. Det har stor betydning for denne saken isolert sett, men det vil også ha store implikasjoner for framtidige kostnadsberegninger hvis Riksrevisjonens syn på dette skal legges til grunn.

Jeg oppfattet det du sa om Riksrevisjonens innstilling, at dere har stilt dere noe undrende eller noe spørrende, eller noe i den duren. Da vil jeg først invitere deg til å utbrodere litt om hvorfor.

Øyvind Sjøvik: Undringen gikk på luftvern og en del av de store kostnadene. Vi ser på det som egne systemer, egne prosjekter, som vi opererer uavhengig av F-35. Så vi mener at det ikke er riktig å inkludere bl.a. luftvern og andre våpensystemer som en del av indirekte kostnader til kampflyanskaffelsen.

I utgangspunktet synes vi at kampflyanskaffelsen skal omfatte direkte kostnader, men i den grad det er snakk om indirekte kostnader, tenker vi at EBA med tilhørende drift kan være en sånn type kostnad – som i dag

ligger inne som direkte kostnad, men som kunne vært definert som indirekte kostnad.

Møtelederen: Ok.

For å være helt konkret: De består av vakthold og sikring, luftvern, basisutdanning for teknikere, etablering og drift, IKT-infrastruktur, støtte til allierte, drift av tankanlegg, kostnader til etablering og drift av eiendom og bygg, osv. Jeg spør panelet: Er det noen her som er enig i dette synet? Bongo?

Torbjørn Bongo: Disse indirekte kostnadene må med på en eller annen måte. Skal vi etablere større tilstedeværelse f.eks. på GP, må vi ha det som trengs av boliger, velferd og alt dette. De må altså være med, de må ligge i planene. Om de skal knyttes mot en kampstruktur eller ikke, er kanskje av litt mer teoretisk verdi, men de må være med.

Samtidig opplever jeg at den gjennomføringsplanen som ble utarbeidet i løpet av 2024, hensyntar disse dimensjonene. Da er spørsmålet: Skal det i en sekkepost, eller skal det knyttes opp mot et kampsystem? Det skal jeg kanskje ikke ha altfor sterke meninger om.

Møtelederen: Takk.

Vær så god, Ullensvang.

Lars Ullensvang: Når det gjelder spørsmålet om disse kostnadene hører til systemet F-35 eller ikke, kan det være klokt å tilnærme seg det at kampflyene trenger en kampbase å operere ut fra, så kostnadene som blir nevnt her, er kostnader som er tilknyttet etableringen av en kampbase og den understøttelsen som skal til. Det er jo litt uavhengig av selve systemet F-35. Jeg har forståelse for hva Riksrevisjonen sier, at det må til, men samtidig kan man da egentlig legge til alle kostnader i Forsvaret, sånn komplementært sett.

Kenneth Ruud: Det Sjøvik sa når det gjelder hva vi betrakter som indirekte kostnader osv., står vi fast ved, men jeg vil bare bekrefte det Bongo sier, at langtidsplanen og gjennomføringen av langtidsplanen slik den er organisert, nettopp er satt opp på en slik måte at vi skal kunne se alle kostnader som kreves for å få en gitt effekt av de investeringene som gjøres.

Møtelederen: Takk, da har jeg ikke flere spørsmål.

Vi går til Senterpartiet og Sara Hamre Sekkingstad, som har 5 minutter.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det.

Spørsmålet mitt går til Myrvoll. Det vart her stilt spørsmål om ein opplever at Forsvaret er i rute, og det vart svart med at det er bedre dialog med departementet og forsvarsstaben i dag. Ein har vore litt inne på det, men

du nemnde i innleiinga di at teknisk personell er meir ustabil arbeidskraft enn kva dei er i det sivile, om eg forstod deg riktig. Opplever ein at det er gjort tiltak for å gjere det meir stabilt? Og kva meir kan eventuelt gjerast?

Sigurd Myrvoll: Jeg tror du misforsto litt. Det jeg sa, er at vi har ganske mange sivile overenskomstlønnede fagarbeidere ute innenfor teknisk vedlikehold. Dette er gjerne personell som står fra de begynner i Forsvaret, til de går av med pensjon. Så vet vi alle sammen at vi har slitt litt med det man kaller ståtid på OR2–OR4-personellet. De slutter gjerne etter kort tid. Nå får jeg sikkert Torbjørn på nakken, men jeg vil nesten si at hvis vi klarer å bemanne opp med mer sivilt overenskomstlønnet personell, vil vi også stå bedre rustet til å få tak i personell. Det viser seg veldig ofte at hvis vi lyser ut sivile stillinger innenfor teknisk vedlikehold i Forsvaret, får vi ikke bare én søker, vi kan få opptil 10–15 søkere, og det er gode søkere. Noen kommer fra internt i Forsvaret, ja, men en stor del av disse kommer eksternt fra. Men da må vi få aksept ute. Vi må få dem som driver og lyser ut stillinger, til å skjønne at vi også kan satse mer på sivilt overenskomstlønnet personell, som i alle årene vi har vært ute i internasjonale oppdrag, har vært en del av disse oppdragene. Vi stiller opp der det er behov for oss. Det har vi gjort i alle år, og det vil vi også fortsette med.

Torbjørn er neppe enig med meg, men vi har vært uenige før, så det skal vi vel klare å ta denne gangen også!

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for oppklaringa. Eg har ingen fleire spørsmål.

Møtelederen: Da går vi videre til Fremskrittspartiet og Carl I. Hagen, som har 5 minutter.

Carl I. Hagen (FrP): Takk skal du ha, og takk for gode innspill.

Det var én ting Bongo nevnte som jeg kunne tenke meg å spørre litt om. Du sa at prestisje og mange ledd er en viktig, om vi skal kalle det, hindring, og at også forsvarsministeren har problemer med å trenge gjennom det. Kan du utdype det? Betyr det at lojaliteten til den politiske ledelse i Forsvarsdepartementet ikke er tilfredsstillende?

Torbjørn Bongo: Det er min opplevelse at det har vært vanskelig – også for skiftende ministre – på en måte å komme gjennom ting. Ta den rapporten vi har på bordet nå, knyttet til F-35 og bemanning der: Som sagt opplever jeg at det har vært relativt bred enighet politisk om at vi har underdimensjonert, og da lurer jeg litt på hvorfor vi ikke har kommet fram til en plan allerede nå for hva som er målet, og hvordan vi skal komme dit.

Vi så det samme på NH90, hvor vi også hadde underestimert. Da var det noen andre statsråder enn dagens som hadde ansvaret. Jeg opplevde at daværende statsråd ga relativt klar beskjed om at dette må vi rydde opp i. Min opplevelse er at det skjedde ikke nok. Og til dette med utdanningsreformen: Det var jo bestemt fra politisk nivå at den skulle gjennomføres. Det har vært vanskelig å få erkjennelsen fra spesielt departementet på at den må justeres.

Så ja, det er min opplevelse.

Carl I. Hagen (FrP): Da har jeg et oppfølgingsspørsmål om det til Myrvoll og Bongo. Foreligger det i dag planer for dimensjoneringen av utdanningen som samsvarer med den målsetting man har om bemanning en del år frem i tid? Dere har jo snakket om 2036, at det skal så og så mange flere folk til i tillegg til å erstatte dem som slutter. Da må det være en utdanningsplan og en utdanningskapasitet for å sikre at man når det som er målsettingen.

Sigurd Myrvoll: Nå har vi opprettet en femte flyfaglinje på Ørland bla., som var oppe og gikk i fjor høst. Der vil vi nok få ut en god del lokale elever både innenfor flymekanikk og avionikk, altså flyelektronikk. Forhåpentligvis kommer disse til å begynne på Ørland flystasjon etterpå. Vi hadde håpet at det skulle være lokal ungdom som søkte seg inn på denne skolen, og at vi klarer å beholde dem når de er ferdig utdannet. Men som sagt, det tar fra fem til sju år før de faktisk er ute i operativ drift og kan begynne å jobbe alene.

Så til den planen – jeg vil ikke si vi har en plan om hvordan vi skal klare å få tilstrekkelig antall personell til å serve F-35. Mitt tips, min tro på dette, er at vi kommer til å være avhengige av innleie av personell i ganske mange år framover. Forhåpentligvis klarer vi å bygge opp en egen personellstruktur som skal klare å ivareta det.

Carl I. Hagen (FrP): La meg føye til et spørsmål om vedlikehold, som er veldig viktig. Det er greit å ha fine fly, men hvis de ikke er kapable til å bli brukt, hjelper det ikke. Angående det reelle behovet for vedlikehold – hvor langt unna er vi det i dag, og hva er kostnaden ved å komme opp til at vi fyller det reelle behovet for vedlikehold?

Sigurd Myrvoll: Jeg har ikke lyst til å svare på det, for nå begynner vi å bevege oss inn på noe som ikke jeg har lyst til å prate om i åpen høring.

Carl I. Hagen (FrP): Ok.

Torbjørn Bongo: Vi har hatt prosesser mot Luftforsvaret og Forsvarsstaben siste året for å definere behov-

et for vedlikehold. F-35 er bare ett av systemene våre. Min opplevelse er at vi ikke er enige om måltallet. Min opplevelse er at det ikke finnes noen konkrete planer for hvordan vi skal utdanne dem. Så har vi tatt grep både på Bardufoss og Fosen, men det er i hvert fall vår vurdering før vi er ferdig analysert, at det ikke vil være tilstrekkelig. Jeg mener vi ikke har noen reelle planer per nå.

Carl I. Hagen (FrP): Et siste spørsmål.

Vi har snakket mye om vedlikehold, teknisk personell. Flyene trenger også piloter – det er ganske avgjørende. Har dere noen oversikt over om vi har tilstrekkelig med piloter, utdanner nok piloter, til alle disse nye flyene?

Torbjørn Bongo: Jeg har i hvert fall ingen røde flagg på det området.

Møtelederen: Da går vi videre til SV og Audun Lysbakken, som har 5 minutter.

Audun Lysbakken (SV): Jeg begynner hos FFI.

Det er vel riktig å si at FFIs analyser har vært en viktig del av beslutningsgrunnlaget underveis i prosessen, f.eks. for diskusjonen om antall fly. Opplever FFI Riksrevisjonens kritikk også som kritikk av FFIs egne analyser?

Øyvind Sjøvik: I utgangspunktet ikke. Vi har, som jeg sa innledningsvis, fokusert veldig mye på usikkerhetsanalysen, og der ser vi vel egentlig kommentarene fra Riksrevisjonen tvert imot som at de reflekterer de risikofaktorene som ligger i driftsfasen, på en god måte. Så de er godt dekket i usikkerhetsanalysen.

Audun Lysbakken (SV): Men i spørsmålet om hva som skal regnes som direkte og indirekte kostnader, er det en faglig uenighet. Riksrevisjonen er opptatt av mest mulig klarhet for Stortinget, som skal være beslutningstaker i disse spørsmålene, at en skal ha en så stor oversikt som mulig over de reelle kostnadene. Er ikke det et veldig grunnleggende argument for å regne inn kostnadene på den måten som Riksrevisjonen gjør?

Øyvind Sjøvik: Jo, spørsmålet var i hvilken grad det er gjort i henhold til forutsetningene i starten. Vi mener den analysen som ble gjort da, var riktig, med de rette kostnadene. Vi mener også at den eksterne kvalitetssikringen, som var involvert i starten, da metoden ble bestemt, godkjente det. Vi tenker også at metoden som er brukt nå, også er dekket av Anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren, ARF-en.

Audun Lysbakken (SV): Men hva tenker dere om disse forutsetningene, gitt at vi nå sitter med et kostnadsbilde som er annerledes enn det Stortinget har fått

seg forelagt og lagt til grunn? Det må jo bety at Riksrevisjonen har et poeng i kritikken av den måten å regne på.

Øyvind Sjøvik: Spørsmålet er: Hva ble sagt i starten? Og vi tenker at i starten ...

Audun Lysbakken (SV): Det skjønner jeg, men uavhengig av det – hvis vi skal se tilbake nå: Er det grunnlag for å si at en burde regnet på en annen måte?

Øyvind Sjøvik: De avgrensingene koblet til indirekte kostnader kunne helt opplagt vært gjort på ulike måter. Da kunne vi diskutert de ulike inndeekte kostnader vi snakker om her, bl.a. luftvern, baser, piloter, APEX – alle de tingene som er nevnt her. Det kunne godt vært en slik type vurdering. Men i forhold til de initielle vurderingene ble de gjort riktig.

Så er det helt opplagt – vi sitter jo her fordi det var en manglende felles forståelse av hva som skulle være kostnader knyttet til kampflyanskaffelsen i tidlig fase.

Audun Lysbakken (SV): Det sentrale politiske spørsmålet de siste 15 årene har vært antall fly. Det er åpenbart at hadde man gått for et noe lavere antall fly, hadde de problemene vi diskuterer nå, vært mindre. Tenker dere i dag at FFI har tatt feil på noe punkt i de analysene dere har gjort?

Øyvind Sjøvik: Når det gjelder helt konkret knyttet til antallet fly, er det koblet opp mot scenarioer og de utfordringer som kampflyene skal løse. Det forutsetter egentlig at alle kostnader knyttet til å ha de 52 flyene med samtidighet er til stede.

Audun Lysbakken (SV): Men er ikke realismen i budsjetteringen en helt avgjørende forutsetning? Det er akkurat det vi står oppe i her, antallet fly spiller ingen rolle hvis man ikke kan operere alle flyene.

Øyvind Sjøvik: Ja, de input-ene som ble gjort til budsjettprosessen, har opplagt vært mangelfulle.

Audun Lysbakken (SV): Takk.

Jeg har et spørsmål til Fellesforbundet til slutt. Du tok kort opp medbestemmelse. Og jeg vil gjerne egentlig høre deg utdype litt om hva som ble gjort for å sikre medbestemmelse bedre, og hva du tror kunne vært resultatet av det.

Tomas Flønes: Vi har hatt flere prosesser når det gjelder medbestemmelse. Vi hadde bortsettingen av F-35 til Rygge. Arbeidsgiver jobbet ensidig i ett og et halvt år før de tok de tillitsvalgte inn. Vi var egentlig veldig snille, vi, da vi slapp gjennom det der. Vi kunne ha ordnet opp i utrolig mange utfordringer, for de har ikke forholdt seg til

Hovedavtalen. – Det er slike ting. Få inn FD, Forsvarsdepartementet, når de begynner arbeidet, må de ta inn de tillitsvalgte med én gang. Men de jobber på egen hånd altfor lenge, og så blir det en sannhet ut av det, og så går det prestisje i det, og de vil ikke gi seg på det.

Audun Lysbakken (SV): Det virket som om det nå ble aktivitet på FFI-benken, så jeg kan tillate et innlegg til hvis det er behov for det!

Øyvind Sjøvik: Bare en kort replikk til det vi snakket om i stad: Når det gjelder ambisjonsnivået for kampfly, er det et politisk bestemt ambisjonsnivå. Så antall kampfly er da regnet ut på bakgrunn av det politisk bestemte ambisjonsnivået.

Audun Lysbakken (SV): Det er riktig. Og så la du analyser til grunn for den diskusjonen, ikke sant? Det var mitt spørsmål, for det er grunnlaget for det som er et poeng å se tilbake på i dag.

Øyvind Sjøvik: Ja, unnskyld, det er riktig. Vi kan redusere antall kampfly, men det forutsetter jo at den politiske ambisjonen reduseres tilsvarende.

Møtelederen: Da gir jeg ordet til Grunde Almeland, fra Venstre, som har 5 minutter.

Grunde Almeland (V): Jeg har et spørsmål til FFI. Under spørsmålet fra Leirtrø kom det fra Ruud noen eksempler på utdanningsgrep som er tatt. Jeg lurte på om du bare kunne gjenta dem, kanskje utdype det litt, si hvilke av de utdanningsgrepene som er relevante for framtidig bemanning, og bare plassere dem litt i tidslinjen.

Kenneth Ruud: Tidslinjen kan jeg ikke nødvendigvis ta i detalj her, for det er ikke nødvendigvis FFI som styrer den.

Det jobbes ved Forsvarets høyskole med å se på utdanningsløpene, bl.a. også å se på nye studieprogram, herunder knyttet til militære ingeniørfag. I langtidsplanen er det indikert at de forskerne som finnes i forsvarssektoren, i større grad skal bidra inn i utdanningene, dvs. økt volum av dem som kan ta undervisningen, og dermed kunne bidra til å bygge opp undervisningskapasiteten uten at man samtidig svekker andre deler av strukturen. Det er de to grepene som vi sitter tettest på. Og så er det Høgskolen og Våpenskolen selvfølgelig, som har en del av dette.

Det var noen andre tiltak som var nevnt av Fellesforbundet, som jeg ikke er så kjent med, når det gjelder fagskoler osv.

Grunde Almeland (V): Takk – da har jeg ikke flere spørsmål.

Møtelederen: Da har vi kommet til den åpne rundten fra komiteen. Jeg har notert saksordfører Aydar og deretter Kari Henriksen.

Saksordfører, vær så god.

Seher Aydar (R): Jeg har noen nye spørsmål til FFI, konkret to, som går på det samme. Tolkes ARF likt for kampflyanskaffelse som andre materielle anskaffelsesprosjekter i Forsvaret? Bare for å gi et eksempel: Budsjetteres det med flere indirekte kostnader på fregattene enn på flyene, eller er det samme måte å gjøre det på? Er kriteriene helt like for alle prosjekter?

Så lurer jeg på om du kan utdype videre det dere nevnte om at dere mener at analysen som ble gjort med hensyn til kostnader da flyene skulle skaffes, var riktig. Mener dere det var riktig ikke å oppdatere modellen med nye kostnader i alle årene som har gått?

Øyvind Sjøvik: Bare først, når det gjelder om ARF-en tolkes likt: Jeg kjenner ikke til alle prosjektene i Forsvaret, hvilke av dem det brukes til, men jeg har i utgangspunktet ikke noen grunn til å tro noe annet. Fregatten pågår nå. Der har jeg ikke nok innsikt til å svare direkte.

Analysen var riktig – kan du bare gjenta det spørsmålet, nummer to?

Seher Aydar (R): På svar på spørsmål fra Lysbakken påpekte du at hva vi beregnet i kostnadsrammen, analysen av det, var riktig i starten. Det svarte dere for så vidt til meg også. Da er spørsmålet mitt: Var det også riktig aldri å oppdatere det, etter alle de årene?

Øyvind Sjøvik: Ja, hvis vi ser på ARF-en og den diskusjonen omkring om den var endret i 2014, er vi enig i statsrådets kommentar om at den endringen som kom i 2014, ikke la grunnlaget for at metodikken skulle endres på bakgrunn av det.

Møtelederen: Da er det Kari Henriksen, fra Arbeiderpartiet.

Kari Henriksen (A): Takk for gode innlegg.

Jeg har et spørsmål til tillitsvalgte i første rekke, men FFI kan også svare hvis de har noe svar. Dere nevnte så vidt ABE-kuttene i innledningen deres. Jeg har tre spørsmål knyttet til det.

Hvilken effekt hadde disse, som pågikk i seks-åtte år, for kontinuiteten i planleggingen? Fikk det betydning for bestemte satsinger? Ga dere tilbakemeldinger om eventuelle konsekvenser til politisk ledelse i departementet?

Vær så god, tillitsvalgte.

Torbjørn Bongo: Forsvarsdepartementet: Da vi hadde disse omtalte ABE-kuttene, hadde vi egentlig dobbelt opp med interne effektiviseringskrav. Vi hadde de generelle kuttene, som traff all offentlig virksomhet, og så hadde vi det som lå som forutsetning i langtidsplanen. Det er klart at vi har vært gjennom en del tiår med tøffe interne effektiviseringskrav, og de to kuttene har på en måte lagt seg oppå hverandre.

Det er ingen tvil om at – eller, jeg skal omformulere: Det er i hvert fall vår vurdering at de interne effektiviseringskravene har medført ganske mange av de problemene vi i dag står i, som Forsvarskommisjonen belyste, som FMR belyste, og som gjorde at vi hadde et etterslep på 80 mrd. kr, for å si det sånn. Ja, det er vår vurdering at de samlet sett har bidratt til en del av utfordringene.

Sigurd Myrvoll: Jeg synes Torbjørn oppsummerte det veldig bra. Fra vår side har jeg ikke mer å tilføre der, jeg støtter NOF fullt ut i det som blir sagt. Jeg synes det var bra oppsummert på spørsmålene.

Lars Ullensvang: Til spørsmålet om hva slags effekt disse kuttene har hatt: Disse kuttene har egentlig vært rene osthøvelkutt, der man altså har skåret ned jevnt og trutt. Vi har endt opp med en del fagmiljøer som har blitt såkalt «One Man Deep», dvs. at de har blitt veldig sårbare med hensyn til at vi ikke har nok ressurser til å støtte de prosessene som har gått. Effekten har vært at vi står mye svakere, og det kan meget vel være at det er sammenhengende årsaker her til hvorfor vi er der vi er.

Møtelederen: Da er det Frode Jacobsen.

Frode Jacobsen (A): Jeg har i og for seg et spørsmål jeg gjerne vil at alle skal kommentere på. Jeg synes det var interessant dialog mellom Lysbakken og FFI om de forutsetningene som lå til grunn for anskaffelsen i sin tid, f.eks. det med garasje plass. Forsvarsministeren skriver også i sitt brev til Riksrevisjonen at når det gjelder antall sheltere, er det i tråd med det som ble lagt til grunn i anskaffelsen, eller i beslutningen i starten.

Det jeg vil ha en kommentar på, er at det for meg kan synes som om man ved starten av dette prosjektet – bevisst eller ubevisst, men fordi man ønsket å holde kostnadene så lave som mulig – lot være å ta inn f.eks. det som i dag kanskje synes åpenbart, at alle disse flyene burde bli beskyttet, eller at man måtte tenke seg at det her skal være mekanikere som også skal jobbe som flymekanikere på disse flyene her. Hva er deres kommentar til at man bevisst holdt en del kostnader for lave?

Det andre spørsmålet, som kanskje er mer interessant, er: Mener dere at det har skjedd en forandring? Vi skal nå ha store materiellanskaffelser i framtiden, som fregatter, tanks, helikoptre – det skal skje mye. Gjør man

dette på en bedre måte nå, for å unngå at vi sitter her om 17 år – eller noen andre sitter her om 17 år – og har en kontrollhøring om hvordan man estimerte kostnadene for lavt i 2025?

Kenneth Ruud: Jeg kan ta del to først: Gjennomføringsplanen er basert på en totalramme på 1 635 mrd. kr. Der skal vi optimalisere og inkludere alle kostnader. Det betyr også at når det skjer endringer som følge av at vi ser det kommer nye behov eller den type ting, må vi gå gjennom hele planen og se hvor vi kan få en tilsvarende effekt – enten gjennom andre typer løsninger, altså andre teknologiske løsninger med samme effekt, eller vurdere ulike effekter opp mot hverandre. Det betyr at det fortsatt kan skje endring i enkeltprosjekter, men den totale forsvarsevnen skal opprettholdes innenfor den rammen.

Det jobbes på en annen måte, vil jeg si, enn det gjorde før. Igjen: Vi kan sikkert sitte på enkeltprosjekter og se ting, men helheten i vår evne til å levere forsvarsevne skal vi kunne ivareta gjennom måten vi jobber med langtidsplanen på, herunder da også å ta hensyn til levetidskostnader og den slags og sørge for at timing av EBA, materiell og personell er så godt som mulig optimalisert.

Oystein Sjøvik: Til del én av spørsmålet ditt, når det gjelder om ting er underbudsjettet: Det er forskjell på budsjett og levetidskostnader. Vi har primært vært involvert i metodikken for å holde oversikt over kostnadene og levetidskostnadsberegningene. Vi er ikke kjent med at det er underbudsjettet for å holde prisen eller kostnaden nede i stort.

Torbjørn Bongo: Det er nok min opplevelse at det foregikk en underbudsjettering 10–15 år tilbake i tid. Det er flere grunner, f.eks. F-35, der det var en lokaliseringdebatt om hvor de skulle være. I den debatten var det nok – etter min opplevelse – en bevisst underbudsjettering. Det var også sånn at for å få strukturelement inn i de økonomiske rammene som var bestemt for langtidsplanen, var det et poeng å holde kostnadene nede, og så tar vi dem etter hvert som de dukker opp.

Når det gjelder om det er bedre nå: Ja, jeg tror at det i sektoren, inklusive departement og sånn, har seget inn en erkennelse av at sånn kan vi ikke holde på. Den erkennelsen satt langt inne, men jeg tror den er i ferd med å komme.

Thomas Flønes: Jeg tror det er veldig viktig framover. Vedlikehold er store kostnader på et system. Da må vi stille de rette spørsmålene med hensyn til vedlikeholdskravene. Selgere av store forsvarssystem er profesjonelle, de snakker det ned. Da må du ha folk med

teknisk kunnskap, som kan stille de rette spørsmålene, sånn at du får ut rette tallene. Hvis ikke tror jeg at vi fort sitter litt i samme situasjon igjen.

Lars Ullensvang: Til det siste som ble sagt, er det åpenbart at både for å selge inn et prosjekt politisk og for en leverandør som har lyst til å selge et system, ønsker man selvfølgelig at dette skal være så gunstig som mulig. Så akkurat den dimensjonen kan vi jo risikere at vi står i igjen, om vi ikke sikrer at vi har nok kompetanse i anskaffelsesprosessene.

Så er det også å ta med seg om F-35-prosjektet og at vi nevnte 2001: Det betyr at eldre prosjekter og gjennomføringen av store militære investeringsprosjekter tar mange år. Det betyr at selv om vi gjør jobben i dag, er det prosjekter som kommer til levering langt fram. Det innebærer at de prosjektene som står nærmest oss i tid, kan det kanskje være utfordringer med.

Øyvind Sjøvik: En kommentar knyttet til fregatt: Jeg kjenner ikke til detaljene om budsjetteringen på fregatten, og det er vel ingen som har full oversikt over det akkurat nå. Men det jeg vet, er at våre personer som jobber i fregattmiljøet, bruker kampflyanskaffelsen, metodikken her, som et eksempel for fregattanskaffelsen. Vi skal selvfølgelig lære av de utfordringene vi diskuterer her nå, men internt hos oss, og jeg tror også i sektoren, vil kampflyanskaffelsen bli sett på som et godt anskaffelsesprosjekt. Til tross for de diskusjonene vi har her, er den metodikken som ligger til grunn, ansett som veldig god, så den blir videreført.

Møtelederen: Audun Lysbakken, vær så god.

Audun Lysbakken (SV): Et siste spørsmål til FFI: Hvis du ser tilbake på dette, kan det jo se ut som en valg av antall fly har dimensjonert kampflykjøpet i forhold til en mulig framtid med skarpere internasjonale motsetninger. Men så ser det ut som en har dimensjonert organisasjonen rundt til fredstid. Kan det være riktig å si at det er en innebygd selvmotsigelse i hele prosjektet, og hvordan kunne det i så fall skje? Det har jo ligget der hele veien. Hva er forklaringen på at den selvmotsigelsen har fått lov til å være med i prosjektet hele veien?

Cecilie Sendstad: Det var vel i beslutningen fra Stortinget tilbake i 2012 besluttet at dette skulle være på en fredstidsbase, så det lå i en beslutning fra politisk nivå. Så vil det være å klargjøre en tydelig forskjell – hva som er forskjell mellom budsjettet og levetidsanalysene som ligger til grunn. For hvert år vedtas det budsjetter i Stortinget basert på underlag fra de ulike departementene for hvor mye man skal bruke på ulike deler. Det er ikke det samme som å si at levetidskostnadene

som ligger til grunn, ikke er tilstrekkelige. Det gjøres valg hvert eneste år om hvor mye penger man skal sette av til det, og det er noe annet enn å si at underlaget ikke er tilstrekkelig. Riksrevisjonen sier i sitt underlag at underlaget har vært tilstrekkelig.

Møtelederen: Da er det Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (FrP): Takk. Jeg vil tilbake til noe som ble sagt om at da man diskuterte og til slutt fastsatte Ørland som base, var det en suksessfaktor hvor mange av teknikerne som flyttet med.

Undersøkte man ikke hos teknikerne i Bodø hva de mente, før det ble besluttet å flytte til Ørland? Hvis svaret er ja – og man visste at veldig få ville flytte, det var vel bare fem som gjorde det – var det da mer en distriktspolitisk beslutning fra politisk nivå at man valgte Ørland?

Sigurd Myrvoll: Hadde jeg hatt en time, skulle jeg tatt historien her, men det skal jeg ikke gjøre, for det har jeg ikke.

Det var sagt ifra: Suksessfaktor én, som det har vært referert her, var at teknisk personell på Bodø valgte å flytte med til Ørland i overgangen fra F-16 til F-35. Suksessfaktor én røyk ganske tidlig i prosessen. Vi var i en av omstillingssamtalene på Bodø. Personellet på Bodø sa at det ikke var aktuelt å flytte til Ørland. Så dette kom tidlig fram, og det burde vært fanget opp tidligere av både dem som gjennomførte omstillingssamtalene, og luftvingsjefene vi hadde på den tiden, luftvingsjefen på både Bodø og Ørland. De så det nok, de registrerte tilbakemeldingene, men det ble dessverre ikke gjort noe med det. Det har nok resultert i at en stor del av det tekniske personellet på Bodø har valgt å dra til Evenes. Men de går altså på Evenes og bare venter på å oppnå pensjonsalder og kunne slutte. For de orker heller ikke pendlingen opp til Evenes.

Luftforsvaret står de neste årene i en kjempeutfordring med å få tak i kvalifisert teknisk personell. Det håper jeg noen snart tar skikkelig inn over seg, for ellers står vi i en krise i 2030/2031 – rett og slett en krise. Det var det jeg pratet om tidligere, dette med fallitterklæring. Ja, det er en fallitterklæring. Hvis vi til slutt må drifte våre plattformer – F-35, P-8 – med kun innleid personell, gjør det også noe med det operative. Det gjør noe med samholdet i Luftforsvaret. Vi får et veldig oppsplittet Luftforsvar med nesten ingen egne ansatte. Det er vi ikke tjent med. Vi må ta tak i dette nå, ellers kommer vi aldri i mål.

Møtelederen: Da er vi ferdige med den åpne spørsmålsrunden fra komiteen. Det er gitt anledning til noen avsluttende kommentarer fra de inviterte, hvis det er ønskelig. Det er satt av inntil 5 minutter til det. Hvis

noen ønsker ordet, vær så god, men fatt dere gjerne i korthet. Vær så god.

Øyvind Sjøvik: Veldig kort fra FFI: FFIs støtte til kampflyanskaffelsen har favnet bredt og pågått systematisk og målbevisst over mange år. Viktige arbeidsoppgaver for FFI har vært analyser av kampflyvåpenets levetidskostnader, tilgjengelighet, operativ ytelse og test og evaluering. Det er FFIs oppfatning at kampflyanskaffelsen har vært et vellykket prosjekt for sektoren, og at metodikken bør være et eksempel til etterfølgelse i de store investeringene som nå ligger foran oss. Da må vi ta lærdom av de diskusjonene vi har hatt her, som en del av det. Takk.

Møtelederen: Tusen hjertelig takk.

Sigurd Myrvoll: Jeg tenker på dette med utdanning, som vi nettopp har vært inne på at kommer til å bli veldig viktig framover – å sørge for tilstrekkelig utdanning. Det er også dette med å ta inn nok antall lærlinger, for det er lærlingene vi skal basere oss på framover. Det er de som skal overta når vi går av med pensjon. Hvis vi ikke har en skikkelig satsing på lærlinger framover – det er ikke bare på Ørland, det er på alle plasser hvor vi har plattformer og fly, P-8, Bell 412, og vi får nye maritime helikoptre etter hvert – vi i må sørge for å ta inn lærlinger på disse verkstedene, også på grenverksstedene, som vi kaller dem, for ellers kommer vi ikke i mål med dette.

Så er det utrolig viktig: Vi har jo dette lønns- og insentivprosjektet gående for tiden. Vi er ikke helt i mål for å kunne se hva som kommer ut av det, men vi må altså sørge for at vi beholder det personellet vi har inne. Mange av dem slutter i dag, OR2–OR4, som er på teknisk, slutter. De har to til fire års ståtid i stillingen før de forsvinner ut igjen. Luftforsvaret er nødt til å ta tak i dette, nødt til å sørge for å betale dem, for jeg tror det er det det mye går på – få insentiver på plass, pendling, leiligheter, alt som vi vet må på plass for at de skal bli værende. De er altså plassert på Ørland og på Evenes. Det er ikke verdens navle, verken Ørland eller Evenes, så vi må ha gode insentiver for å beholde folk der.

Møtelederen: Vær så god.

Lars Ullensvang: Det har vært sagt mye om utdanning. En av de tingene vi har vært innom, har vært at Forsvaret har avvirket egen utdanning – altså egen produksjon i forhold til egne, styrte behov – og baserer seg på konkurranse om utdanning som skjer i samfunnet for øvrig. Det har gjort at Forsvaret har havnet i en konkurransesituasjon. Vi må ha attraktive lønns- og arbeidsvilkår, for som det ble sagt, er det flere ulike forhold, knyttet til geografi, knyttet til arbeidsbelastning,

som gjør at det å jobbe i Forsvaret står i en særstilling. Til spørsmålet som Sekkingstad stilte her litt tidligere, om dette med sivile kontra militære, så er det nå en gang sann at vi også mister militære, og mye av det handler om sluttårsaker.

Møtelederen: Vær så god.

Torbjørn Bongo: Først litt fakta: Når vi skal utdanne en ny teknisk ansatt, i hvert fall militært ansatt, må vedkommende først ta den grunnleggende tekniske utdanningen på en av de fem landslinjene vi nå har. Når det er gjennomført, og vedkommende har gått læretiden og sånt, må vedkommende i tillegg ta en militærspesifikk utdanning på teknisk side for å bli klarert for å skru på militære fly. Den utdanningen gjennomføres av Luftforsvarets tekniske skole, som per nå er på Kjevik under flytteprosess opp til Værnes. Jeg registrerer at statsråden i sitt svar indikerer at han ser behovet for at volumet på den tekniske skolen som skal til Værnes, må økes i forbindelse med det. Det går jeg ut fra på dette.

Når det gjelder det Myrvoll sier om vi skal ha sivilt ansatte eller militært ansatte, er det en egen og lang debatt. Jeg skal ikke ta den nå, men jeg skal ta kortversjonen og bare si at vi heller vil ha sivilt ansatte i Forsvaret, inklusive dem på overenskomst, framfor å outsource det helt til sivil industri. Vi kan gjerne samarbeide, men ikke outsource det helt.

Samtidig, når det gjelder de store spørsmålene, mener jeg at det som går på F24, er riktig medisin for mange av de rapportene Riksrevisjonen har laget de siste årene. Det som haster nå med hensyn til dagens rapporter, er å fastslå at vi trenger større bemanning, inklusive å finne penger til det. Og når vi har bestemt oss for ambisjonen for teknikerne, må vi lage oss en realistisk plan for hvordan vi skal få utdannet de folkene. Her tror jeg vi har et stort delta, og for å klare det tror jeg vi også må reetablere den grunnleggende teknikerutdanningen i Forsvaret. Da får vi dem ferdig selektert, vi vet at vi klarer å beholde dem i Forsvaret, og vi slipper å konkurrere med Norwegian og SAS om disse teknikerne.

Møtelederen: Da gjenstår det bare for meg på vegne av kontrollkomiteen å takke hver og en av dere for at dere stilte opp og svarte godt på våre spørsmål.

Komiteen tar pause fram til kl. 10.40.

Høringen ble avbrutt kl. 10.22.

Høringen ble gjenopptatt kl. 10.40.

Høring med direktør Forsvarsmateriell Gro Jære, direktør Forsvarsbygg Thorbjørn Thoresen og sjef Norges delegasjon ved F-35s programkontor, JPO, oberst Egil Sørstrønen

Møtelederen: Da er klokken 10.40, og komiteen gjenopptar høringen.

Vi er kommet til neste bolk, og det er en glede å få ønske velkommen til direktør for Forsvarsmateriell, Gro Jære. Du har med deg en bisitter – brigader Jarle Nerård. Velkommen til deg også. Så vil jeg ønske velkommen til direktør for Forsvarsbygg, Thorbjørn Thoresen. Du har med deg en bisitter – seksjonssjef Jens Levi Moldstad. Velkommen til deg også. Til slutt har vi med sjef for Norges delegasjon ved F-35s programkontor, oberst Egil Sørstrønen. Velkommen skal du være.

Dere kjenner opplegget. Dere får 10 minutter til en innledning. Etter det begynner komiteens utspørring. Jeg gjentar det som ble sagt tidligere om at dette er en åpen høring. Hvis det er behov for å komme med opplysninger som er gradert, må dette gis beskjed om, og så må det eventuelt tas i en lukket høring på et senere tidspunkt.

Denne høringen sendes på luften, så det er alltid viktig å huske på at mikrofoner slås av og på.

Da tror jeg vi går rett på. Jeg gir ordet til direktør for Forsvarsmateriell, Gro Jære. Vær så god, du har 10 minutter.

Gro Jære: Takk til komitélederen, saksordføreren og komitémedlemmene for invitasjonen til å delta i høringen. Takk også til Riksrevisjonen for en grundig undersøkelse.

Forsvarsmateriell ble etablert i 2016 og er på samme måte som Forsvaret, Forsvarsbygg og Forsvarets forskningsinstitutt direkte underlagt Forsvarsdepartementet. Vi har bl.a. ansvar for å anskaffe alt materiell til Forsvaret. Kampflyprogrammet representerer det hittil største programmet i forsvarssektoren.

Vi har nå mottatt 46 av de 52 F-35-flyene vi har bestilt. De 37 første ble levert fra 2015 til 2022, i henhold til opprinnelig plan. For de resterende flyene har det vært noen forsinkelser. De siste seks flyene som etter planen skulle vært levert i 2024, leveres i første halvår 2025. Når det gjelder kostnadene, er det slik at hvis vi ser bort fra valuta, er de forventede levetidskostnadene faktisk lavere nå enn i 2012.

For problemstillingene som ifølge invitasjonen omhandles i dagens høring, er det spesielt hva de totale kostnadene som er lagt til grunn ved kampflyanskaffelsene, omfatter, som det er naturlig å adressere for oss i Forsvarsmateriell, og videre de årlige usikkerhetsanalysene som har blitt brukt som grunnlag for å oppdatere

levetidskostnadene. Vi registrerer at Riksrevisjonen vurderer at prosjektet hovedsakelig har god oversikt over påløpte direkte kostnader.

Den første vurderingen av levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen ble gjort i 2008. Den ble gjort i nåverdi, og ble gjort for å kunne sammenlikne de to kandidatene som da var til vurdering. Dagens levetidskostnader, i såkalt reelle kroner, har blitt gjort etter samme modell fra 2012, da gjennomføringen av anskaffelsen ble godkjent i Stortinget.

Omfanget som er inkludert i disse estimatene, er utarbeidet i samarbeid med både Forsvarets forskningsinstitutt og ekstern kvalitetssikrer. Kostnadene er delt inn i tre hovedområder: investering, drift og avhending.

På investeringssiden omfatter estimatene naturlig nok prisen for selve flyet. I tillegg kommer støtteutstyr og åtte simulatorer. Estimaten omfatter en våpenpakke, inkludert våpenutvikling, og all EBA – eiendom, bygg og anlegg – som er direkte knyttet til F-35. Fordi vi skal levere en ferdig og operativ kapasitet til Forsvaret, ligger det også reservedeler og annet utstyr. Luftforsvaret har trengt for å komme i gang med driften. I levetidsberegningene har vi også tatt med personellkostnader, inkludert utdanning og trening, i tillegg til videreutvikling og oppgraderinger av fly og våpen. Det er beregnet for hele perioden fram til 2054, når siste fly etter planen skal tas ut av tjeneste etter 30 års drift.

Forsvarsmateriell gjennomfører i samarbeid med Forsvarsdepartementet, Forsvaret, Forsvarsbygg og Forsvarets forskningsinstitutt årlig en oppdatering av levetidskostnadene gjennom en egen usikkerhetsanalyse. Usikkerhetsanalysen gjennomføres for å ha kostnadskontroll med prosjektet og for å kunne svare ut hvorvidt anskaffelses-, drifts- og avhendingskostnader er innenfor det kostnadsgrunnlaget som lå til grunn for Stortingets beslutning. Ved gjennomføring av de årlige usikkerhetsanalysene blir det fortløpende vurdert om det er behov for å justere omfanget, for å sikre et komplett levetidskostnadsestimat.

Grunnlaget for beregningene har blitt oppdatert og forbedret underveis, både for å videreutvikle metoden og for å fange opp endringer i omfanget. Det gjelder f.eks. både våpenutvikling og våpenanskaffelse og flyttbar EBA for operasjoner. I siste usikkerhetsanalyse ble det også tatt høyde for bl.a. en ytterligere styrking av driftsorganisasjonen, flere oppdateringer i levetiden og utvikling av kanonammunisjon, APEX.

Vi har merket oss at Riksrevisjonen har kommet fram til at estimatet for levetidskostnadene er undervurdert, og at det primært skyldes at indirekte kostnader ikke inngår i levetidskostnadene. Når det gjelder omfanget for estimatene og hva som skal regnes med og ikke av indirekte kostnader, er det mulig å gjøre en annen av-

grensing. Det er også stor variasjon internasjonalt i hvordan direkte og indirekte kostnader vurderes i slike prosjekter. For eksempel er det ikke alle land som inkluderer våpen i sitt kostnadsbilde, mens det utgjør nesten 20 pst., eller rundt 20 mrd. kr, av de norske investeringskostnadene.

Eksempler som illustrerer grensegangen vi har gjort mellom hva som er inkludert og ikke, er at våpen arvet fra F-16 ikke er inkludert, mens kostnader til ombygging og suppleringsanskaffelser er inkludert. IKT spesifikt for F-35 er inkludert, mens generell IKT ikke er inkludert. Videre er perimetersikring av F-35-området med særskilte sikkerhetsregler omfattet, men ikke generell perimetersikring av Ørland flystasjon.

Når programmet i samarbeid med Forsvarets forskningsinstitutt og ekstern kvalitetssikrer satte opp beregningene på den måten, var det for å inkludere de relevante elementene for å vurdere ulike alternativer opp mot hverandre før en beslutning. Hovedhensikten med gjennomføringen av en årlig usikkerhetsanalyse er god risikostyring og kostnadskontroll med prosjektet og å svare ut hvorvidt anskaffelses-, drifts- og avhendingskostnader er innenfor det kostnadsgrunnlaget som lå til grunn for Stortingets beslutning i 2012, om anskaffelse av inntil 52 F-35 kampfly i forbindelse med behandlingen av datidens langtidsplan. Vi har dermed en rød tråd vi kan følge gjennom hele programmet, og vi kan si hva kostnadene for det Stortinget vedtok i 2012, er i dag, og hvordan de har utviklet seg år for år de siste tolv årene. Jeg er derfor komfortabel med å si at estimatene vi har vært med på å utarbeide, gir et godt bilde av de reelle kostnadene ved kampflyanskaffelsen.

Vi anser også at gjennomføring av kampflyanskaffelsen har fulgt de retningslinjene som skisseres i anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren, både for gjennomføring av selve anskaffelsen og for estimering av levetidskostnadene.

Som sagt: Hvis vi ser bort fra valutaendringene, er kostnadsestimatene for både anskaffelse og levetid flere milliarder kroner lavere i dag enn i 2012.

I de kommende årene skal vi gjennomføre betydelige anskaffelser. Da tar vi med oss læringen vi har fra kampflyprogrammet, bl.a. erfaringene fra prosessen med de årlige usikkerhetsanalysene.

Takk for oppmerksomheten.

Møtelederen: Tusen takk skal du ha. Da går vi videre til direktør for Forsvarsbygg, Thorbjørn Thoresen, som også har 10 minutter til sin innledning.

Thorbjørn Thoresen: Forsvarsbygg er en av etatene som er underlagt Forsvarsdepartementet, og inngår i forsvarssektoren. Vårt oppdrag er å framskaffe og for-

valte eiendom, bygg og anlegg til understøttelse av Forsvaret og de andre etatene i fred, krise og krig.

Vår opplevelse er at anskaffelsen av F-35, med støttesystemer, har vært en suksess – et program som har gått over veldig mange år, og hvor innfasing av den nye kapasiteten foregikk samtidig som vi i Forsvarsbygg også understøttet pågående leveranser på F-16-systemet både på Ørland og i Bodø.

Jeg har noen innledende betraktninger når det gjelder eiendom, bygg og anlegg. Det opprinnelige programmet, som ble utarbeidet av kampflyprogrammet i Forsvarsdepartementet, var basert på helt andre forutsetninger og et helt annet verdensbilde enn det vi ser i dag. Det man la til grunn den gangen, var at det skulle etableres EBA basert på et fredstidsbehov for sikring og beskyttelse. Utbyggingen av hovedbasen på Ørland skulle løses på en slik måte at man tilrettela for fortifisering til full operativ krigsbasis gjennom en såkalt taktisk-teknisk plan dersom situasjonen skulle endre seg.

Vår vurdering var imidlertid at dette ikke ville være mulig å gjennomføre i flere byggetrinn, og i dialog med Forsvaret og Forsvarsdepartementet spilte vi inn forslag til tiltak vi mente var nødvendige å inkludere allerede i første byggetrinn, nettopp for å sikre norske verdier og kritiske kapasiteter. Våre råd og innspill ble hensyntatt, og programmet ble styrket økonomisk slik at de anbefalte tiltakene kunne implementeres i byggeprosjektene. Dette medførte også at vi sammen med Forsvaret måtte foreta en fornyet prioritering av hvilke EBA-behov som måtte dekkes innenfor kampflyprogrammets omfang, altså direkte knyttet til F-35-systemet, og hvilke behov som måtte spilles inn i den ordinære investeringsporteføljen. EBA-behov knyttet til F-35-kampflysystemet har hele tiden vært prioritert.

I det justerte omfanget til programmet var det kun én befalskaserne som var tildelt midler til fornyelse, men fra starten i 2012/2013 og fram til i dag er det gjennomført en rekke byggeprosjekter forbundet med det vi kaller personellrelatert EBA. Det er etablert nye befalskvarter både for å øke kapasiteten og for å erstatte midlertidige løsnin-ger. Vi har også anskaffet flere familieboliger og pusset opp eksisterende boliger. Det pågår fortsatt prosjekter på Ørland for å bedre kapasiteten på boliger og kvarter etter hvert som behovet har endret seg.

Ideelt sett burde Forsvarsbygg vært delaktig i arbeidet med det opprinnelige plangrunnlaget fram til 2012. Plangrunnlaget ble den gang utarbeidet av Forsvarsdepartementet og kampflyprogrammet. Da Forsvarsbygg ble gitt i oppdrag å gjennomføre utbyggingsprosjektet på Ørland og Evenes, ga vi Forsvarsdepartementet vår vurdering av omfanget.

Det opprinnelige programmet for F-35-kampfly ble satt til 5,1 mrd. kr i 2014, noe oppjustert fra 4,8 mrd. kr i

2012. Dette omfatter også tiltak forbundet med den framskutte operasjonsbasen på Evenes flystasjon med tilstedevaktsbygg og tilpasninger av flysheltere. Andelen til F-35 på Evenes var beregnet til ca. 200 mill. kr. I tillegg ble det den gangen satt av 3,9 mrd. kr til fornyelse av eksisterende EBA og øvrige behov på Ørland.

Som følge av andre planforutsetninger i det opprinnelige omfanget av kampflyprogrammet måtte vi bl.a. korrigere både kvadratmeterpriser, kategori eller type EBA, og arealberegninger, forholdet mellom bruttoareal og funksjonsareal. I det opprinnelige grunnlaget var ikke det særskilte sikringsbehovet hensyntatt godt nok, og arealberegningene var for nøkterne. Dette medførte økte kostnader for EBA direkte knyttet til F-35, slik som skvadronsbygg og vedlikeholdsbygg.

De samlede kostnadene forbundet med støytiltak på Ørland ble langt større enn opprinnelig antatt. I sum beløp det seg til nesten det dobbelte, ca. 1,6 mrd. kr, sett opp mot ca. 800 mill. kr i det opprinnelige plangrunnlaget. I prosessen med innsigelsen til reguleringsbestemmelsene stadfestet Kommunal- og moderniseringsdepartementet i all hovedsak Ørland kommunes vedtak om skjerpede støygrenser for utendørs og innendørs støy for eksisterende bebyggelse. Departementet besluttet også at fritidsboliger skulle tilbys støytiltak. Dette er to forhold som bidro til at kostnadene økte.

På bakgrunn av dette måtte vi tilføres mer prosjektmidler for å etablere øvrige kapasiteter, og per januar 2025 utgjør dette nå til sammen ca. 9,7 mrd. kr for kampflybase. Av dette utgjør kostnader for den framskutte operasjonsbasen på Evenes 372,5 mill. kr. Fram til i dag har vi brukt om lag 5,6 mrd. kr på øvrige EBA-prosjekter på Ørland utover kampflyprogrammet, samt at prognosen for de pågående prosjektene for 2025 og framover anslås til rett i overkant av 2 mrd. kr.

Det er ikke foretatt en fullverdig nåverdiberegning av alle kostnader fra 2012 og fram til i dag, men ut fra anslått sluttkostnad for henholdsvis kampflybase og ordinær EBA-portefølje på Ørland utgjør dette ca. 17,3 mrd. kr totalt. All EBA direkte knyttet til F-35 på Ørland flystasjon har tilstrekkelig beskyttelse og sikring når det gjelder både informasjonssikkerhet og materielle verdier. Løsningen som ble etablert, tilfredsstiller krav i norsk lov og forskrift samt de amerikanske kravene og reglene definert at Joint Program Office, JPO. Det samme gjelder EBA til den framskutte operasjonsbasen på Evenes. Øvrige sikringstiltak på Evenes er håndtert gjennom etablering av flystasjonen som hovedbase for de maritime patruljeflyene. Vi har også hatt tett dialog med Nasjonal sikkerhetsmyndighet, NSM, og Forsvarets sikkerhetsavdeling, FSA, underveis i hele prosessen.

Videre er det vår opplevelse at samarbeidet mellom aktørene i sektoren har vært tett og godt hele veien, og Forsvarsbygg har vært godt representert i alle beslutningsfora.

Takk for oppmerksomheten.

Møtelederen: Da går ordet videre til sjef for Norges delegasjon ved F-35s programkontor, oberst Egil Sørstrønen, som har 5 minutter til en innledning.

Egil Sørstrønen: Komitéleder, jeg har blitt informert om at jeg har 10 minutter.

Møtelederen: Da er det ikke utenkelig at det er en trykkfeil i mitt program, og som den mektige komiteen vi er, kan vi innvilge 10 minutter uansett.

Egil Sørstrønen: Takk for det, og takk for invitasjonen.

Mitt navn er Egil Sørstrønen, og jeg er Norway National Deputy i F-35 Joint Program Office i USA. Programkontoret omtales forkortet som JPO.

Min rolle som National Deputy er å være øverste norske representant i JPO, og jeg er overordnet ansvarlig for det norske arbeidet med F-35 i USA. Jeg kan etter fullmakt signere avtaler og forplikte midler til kontrakter i det flernasjonale partnerskapet. Videre fører jeg kommando over norske arbeidstakere i JPO.

Jeg er den sjette norske National Deputy i programmet siden 1997. Stillingen har jeg innehatt i seks år, og jeg returnerer til Norge i august inneværende år.

Det norske teamet i JPO har i oppdrag å ivareta norske krav og interesser vedrørende leveranser av fly og annet materiell, våpenintegrasjon i fly, videreutvikling av F-35, understøttelse av F-35-operasjoner samt støtte til norsk industri vedrørende etablering av vedlikeholdskapasitet og leveranseoppdrag til produksjon av F-35.

Videre støtter vi den norske avdelingen ved Luke Air Force Base i Arizona, som utdanner F-35-piloter til Luftforsvaret, og den norske avdelingen i Norway Italy Re-programming Lab ved Eglin Air Force Base i Florida, som leverer operativ programvare til Luftforsvaret. I tillegg er en viktig del av vårt ansvar å ivareta forpliktelser i det flernasjonale F-35-programmet, inkludert å bidra til utvikling av fellesløsninger og ivaretagelse av funksjoner i partnerskapet.

Jeg har i mitt team for tiden tjue stillingshjemler, og vi har personell i Arlington, Virginia, i Fort Worth, Texas og i Dayton, Ohio. Dette personellet gjør en utmerket innsats med å opprettholde det gode omdømmet Norge har hatt i JPO i en årrekke.

Internasjonalt samarbeid og relasjonsbygging er en svært viktig del av jobben til alle oss som er ansatt i JPO. Dette er alliert forsvars- og sikkerhetssamarbeid i prak-

sis og resulterer også i at vi framstår som en høyt verdsett partner.

I mitt daglige virke ivaretar jeg grensesnittet mellom F-35-ledelsen i Norge og JPO. Jeg er kommandomessig underlagt Forsvarsstaben, men kan som stedlig norsk representant i JPO føre en direkte dialog med alle de andre aktørene i forsvarssektoren, det være seg Forsvarsdepartementet i sentrale politiske og strategiske spørsmål, Forsvarsmateriell relatert til kontrakter, prosjektøkonomi og usikkerhetsanalyser og Luftforsvaret innenfor deres ansvarsområder, spesielt knyttet til operative forhold og drift.

En viktig del av mitt ansvar er å formidle føringer og forventninger fra norske myndigheter til den internasjonale programorganisasjonen samt bistå med F-35-programmets framdrift på områdene ytelse, tid og kostnad både i et norsk perspektiv og i et partnerskapsperspektiv. Jeg er også ansvarlig for å holde JPOs ledelse orientert om relevante saker av politisk og militærstrategisk betydning i Norge.

JPO leder utvikling og produksjon av de tre variantene av F-35 samt utvikling og etablering av F-35 global drifts- og vedlikeholdsløsning. F-35-programmet består av åtte partnere og tolv såkalte Foreign Military Sales Customers, totalt tjue nasjoner. JPO er en stor og kompleks organisasjon med ca. 2 500 ansatte fordelt på ulike steder i USA. JPO ledes fra hovedkontoret i Arlington, Virginia, like utenfor Washington D.C. Ledelsen i programmet består i dag av en programdirektør, Program Executive Officer, generalløytnant Michael Schmidt, og han har en assisterende programdirektør, Executive Director. Begge har lang erfaring fra det amerikanske forsvaret og gjennomføring av komplekse programmer og prosjekter.

Styringsstrukturen i det flernasjonale F-35-programmet er etablert med et styre, Joint Strike Fighter Executive Steering Board, og med underliggende grupper. Her deltar Norge basert på etablerte prosedyrer nedfelt i den til enhver tid gjeldende «memorandum of understanding», som vi har signert. Det er Forsvarsdepartementet som stiller med Norges hovedrepresentant i programstyret. Vårt styremedlem har med seg en saksbehandler fra Forsvarsdepartementet, og med meg som National Deputy utgjør vi den norske delegasjonen i disse møtene.

Forsvarsstaben, Forsvarsmateriell og Luftforsvaret deltar på koordineringen av innspill før møtene og all relatert aktivitet knyttet til anskaffelsen av F-35. På den måten sikrer vi god samordning i oppfølgingen av prosjektet innenfor hele forsvarssektoren.

Kontinuerlig kapabilitetsutvikling er fundamentalt for opprettholdelse av F-35s operative relevans. For å muliggjøre implementering av nødvendige framtidige

kapabilitetsleveranser leder JPO for tiden et stort oppgraderingsarbeid som bl.a. gir flyet betydelig økt datakraft. Oppgraderingsprosjektet kalles TR-3.

Dette er et svært avansert og komplekst arbeid. Tekniske problemer medførte pause i flyleveransene fra sommeren 2023 til sommeren 2024. Flyleveransene er nå gjenopptatt, og de siste norske flyene vil bli levert innen sommeren 2025, ca. fem måneder senere enn leveransetidspunktet i kontraktens leveranseplan.

Videreutvikling av den globale drifts- og vedlikeholdsløsningen Global Support Solution, forkortet til og omtalt som GSS, er et annet viktig satsingsområde i JPO. Styrking av reservedelsnivåer og global vedlikeholdskapasitet er spesielt viktig for å tilpasse GSS til dagens truselsituasjon og vekst i den globale F-35-flåten. Dette, kombinert med en rekke tiltak for å effektivisere forsyningstjenesten og redusere vedlikeholdsbelastning, gjennomføres for å styrke F-35-nasjonenes operative evne.

Jeg vil også nevne JPOs innsats for å redusere kostnader. Det er etablert strukturerte mekanismer for kostnadskontroll, og det arbeides kontinuerlig med en rekke konkrete kostnadsreduserende tiltak innen produksjon, utvikling og drift og vedlikehold. Dette har bidratt til reduksjoner i levetidskostnader, og flytimeprisen har blitt betydelig redusert i siste tiårsperiode.

Et annet viktig kostnadsaspekt er at F-35-partnerskapet kontinuerlig tilstreber størst mulig grad av felles løsninger for kapabilitetsutvikling og produksjon. Dette bidrar til stor grad av felles konfigurasjoner og optimalisering av levetidskostnader. I tillegg til kostnadsdimensjonen er felles konfigurasjoner en viktig faktor for oppnåelse av høy grad av interoperabilitet, noe som har stor operativ effekt i allierte operasjoner.

Jeg vil avslutte med å framheve at F-35 er et svært avansert våpensystem og en sentral militær kapabilitet for mange nasjoner. JPO får kontinuerlig tilbakemeldinger fra ulike nasjoners forsvarsgrener, som gir uttrykk for kampflyets imponerende ytelse i operasjoner.

Takk for oppmerksomheten.

Møtelederen: Selv takk.

Da starter utspørringen fra komiteen. Vi begynner med saksordfører Seher Aydar fra Rødt, som får 10 minutter til sine spørsmål.

Seher Aydar (R): Takk skal dere ha for innleggene.

Jeg har noen spørsmål. Det første er til Forsvarsmateriell.

I Riksrevisjonens rapport kan vi lese at Forsvarsmateriell vurderer at indirekte kostnader skal inngå i levetidskostnadene. Kan dere si noe om hvorfor ikke indirekte kostnader som EBA og utdanning inngår i For-

svarsdepartementets levetidskostnader for F-35, når deres vurdering er at de skal det?

Gro Jære: Som jeg sa innledningsvis: Når det gjelder indirekte kostnader, er det en diskusjon hva som skal inkluderes og ikke. Det du refererer til, er vel en erkennelse av at det kunne vært inkludert mer av indirekte kostnader. Vi mener at den grundige jobben som ble gjort, først for å ta beslutning om anskaffelse, og de årlige vurderingene som er gjort for å ta inn de kostnadene som skulle ha vært, er riktig – som jeg sa i min innledning. Men det er ikke en fasit på hva som skal være med og ikke, så det er en viktig diskusjon å gjennomføre. Det er derfor det også er viktig at den prosessen har vært grundig.

Seher Aydar (R): For å følge opp det videre: Er det sånn at dette, ARF og indirekte kostnader osv., tolkes likt for kampflyanskaffelsen som for andre materielle anskaffelser i Forsvaret? Jeg brukte tidligere et eksempel på kampfly versus fregatter. Har man samme tilnærming uansett hva slags anskaffelse det er, eller er det spesielt for kampfly at noen former for indirekte kostnader ikke er med?

Gro Jære: Vi har en metodikk for hvordan vi skal beregne kostnadene. Det er basert på investeringskostnader, driftskostnader og avhendingskostnader. Når man skal avgrense dette, vil det være en diskusjon fra gang til gang hva som er hensiktsmessig å ta med, først med tanke på det som er relevant for beslutningen, og så det som er relevant for levetiden. For fregattanskaffelsen må vi gjøre konkrete vurderinger rundt den. Helheten er egentlig det som adresseres med indirekte kostnader.

Det vi gjør nå når vi skal gjennomføre vedtatt langtidsplan, er at vi nettopp ser på helheten i langtidsplanen, sånn at vi sikrer at personell og eiendom, bygg og anlegg og materiell henger sammen for det enkelte effektmål. Der er det en annen tilnærming nå, i den langtidsplanen vi har. Så vil det alltid være en diskusjon: Hva er det som er riktig å ha på det enkelte prosjekt, og hvordan sikrer vi at den helheten blir ivarettatt?

Vi må ta læring fra kampflyprogrammet, og vi må være spesielt nøye med de store anskaffelsene vi gjør, for der er det høye kostnader, både direkte og indirekte.

Seher Aydar (R): Takk skal du ha. Dette med kostnadene er viktig for at Stortinget skal ha et riktig bilde av hva det koster til slutt.

Jeg vil gjerne fortsette med Forsvarsbygg. Hvem sitt ansvar er det å gi et realistisk bilde av kostnadene knyttet til eiendom, bygg og anlegg i kampflyprosjektet? Er det deres?

Thorbjørn Thoresen: Ja, det er vi som lager anslagene og setter opp beregningene i forkant.

Seher Aydar (R): De tolv faste flyklargjøringsplassene som gjenstår, er jo ikke med i prosjektets levetidskostnader. Når Forsvarsdepartementet kun lar godkjente og planlagte prosjekter få bli med i kostnadsestimatet til kampflyprosjektet, betyr det at kostnadene som rapporteres, blir lavere jo lenger Forsvarsdepartementet utsetter godkjenning og planlegging av eiendom, bygg og anlegg?

Thorbjørn Thoresen: Nå er det jo ikke vi som beslutter det, så det er litt vanskelig for meg å svare veldig konkret og klart på det.

Seher Aydar (R): Takk skal du ha.

Da ønsker jeg også å stille spørsmål til programkomiteen. I Riksrevisjonens rapport står det at programkomiteen

«sender årlig ut en oppdatering av kostnadsestimat for hele programmet og for hver partnernasjon. Dette inkluderer estimater for anskaffelse, drift og utvikling av våpensystemet F-35.»

Luftforsvarsstaben forteller at Norge har budsjettert med færre teknikere enn både USA, Nederland og Storbritannia. Når ble programkomiteen klar over at Norge budsjetterte med så få teknikere, og advarte kontoret på noe tidspunkt Forsvarsdepartementet eller Forsvarsmateriell om dette?

Edil Sørstrønen: Når det gjelder den norske bemanningen i Luftforsvaret, har vi i programmet vært kjent med at den er lavere enn for de andre nasjonene som opererer F-35 i dag. Det har vært en kjent situasjon at vi har hatt den profilen. Derfor er det bra at Luftforsvaret nå jobber med å øke bemanningen.

Seher Aydar (R): Jeg ønsker å stille spørsmål om reservedeler. Det er egentlig til både programkomiteen og Forsvarsmateriell.

Har noen fra norsk hold formidlet til programkontoret eller andre at mangel på reservedeler via Global Support Solution gjør at Stortingets mål med anskaffelser av F-35 ikke vil bli nådd?

Jeg tar med et spørsmål til Forsvarsmateriell også, så kan dere svare på rekke og rad. Riksrevisjonen fant i 2019 at mangel på reservedeler gjorde at det ble gjennomført betydelig færre flytimer enn planlagt. Er tilgangen på reservedeler løst i dag? Hvis ikke: Hva er grunnen til det? Forsvarsmateriell kan gjerne starte.

Gro Jære: Reservedeler har vært en utfordring i programmet. Der har det vært en dialog på alle nivåer, mot

JPO og også mellom myndigheter, for å bedre den situasjonen.

Når det gjelder flytimer, er det opp til Forsvaret å kommentere på det, men det har jo økt år for år. Det har vært en god dialog, og jeg opplever at det er et godt samarbeid om å løse opp i den utfordringen, men det var undervurdert i programmet fra starten av.

Seher Aydar (R): Takk. Bare så jeg forstår deg klart: Er det løst i dag?

Gro Jære: Nei, reservedelene er ikke endelig løst, og det er et kontinuerlig arbeid for å bedre og styrke den situasjonen. Vi har reservedeler for daglig drift i Norge, som er komplett i henhold til definisjonen, og vi har også reservedeler for å deployere flyene, som også er komplett i forhold til de kravene som stilles til det. Men reservedelssituasjonen i stort jobbes det fortsatt med å løse opp i.

Egil Sørstrønen: Det er riktig. JPO jobber med å styrke reservedelsnivåene. I utgangspunktet er det sånn at alle nasjonene melder inn sitt behov, på hvilke operative nivåer de skal ha, og så lager vi drifts- og vedlikeholdskontrakter. Ut fra det vi har sett i senere tid, som jeg var inne på, med dagens trusselsituasjon og den økte veksten i global F-35-flåte, er det behov for å styrke reservedelsbeholdningene. Det er godt kjent blant alle partsnasjonene, inkludert at vi må øke midler til å styrke disse nivåene. Jeg kan også si at vi har sett noe positiv utvikling for Luftforsvaret i senere tid, så det går rett vei.

Seher Aydar (R): Takk. Nå hopper jeg litt fram og tilbake mellom dere, men jeg skal tilbake til Forsvarsmateriell. Dere er med og utarbeider den årlige usikkerhetsanalysen som ligger til grunn for budsjettforslagene for F-35. Har dere på noe tidspunkt blitt gitt noen politiske føringer for hvilke kostnader som skal og ikke skal inngå i usikkerhetsanalysen?

Gro Jære: Når jeg har gått gjennom dette i forberedelsene mine, oppfatter jeg ikke at det har vært noen føringer på hva som skal inngå eller ikke. Jeg oppfatter at det har vært gode diskusjoner og gode prosesser, sammen med både Forsvarets Forskningsinstitutt i sektoren og ekstern kvalitetssikrer i starten for å definere hva som skal inngå.

Seher Aydar (R): Takk. Da har jeg et spørsmål til Forsvarsbygg. Det kan hende du ikke har de detaljene jeg skal etterspørre nå, men vi vil gjerne få det ettersendt, hvis det er mulig.

Forsvarsstaben forteller Riksrevisjonen at for å nå full operativ evne innen 2025 må det investeres 2,5 mrd. kr ekstra i personellrelatert EBA. Hvor mye høy-

ere blir kostnadene dersom man hadde inkludert alle investeringsbehovene i EBA, f.eks. flyklargjøringsplasser og alt det andre som må til, ikke bare det personellrelaterte?

Thorbjørn Thoresen: Jeg vet ikke om jeg forsto spørsmålet fullt ut, men du tenker altså på hva det totale beløpet for all EBA ville vært? Det er jo den avgrensningen igjen: Hva er knyttet til F-35, og hva er annen ordinær utvikling av basen som base? Da blir tallene helt annerledes, så da må vi ha tid til å sette oss ned og regne på det, og vi kan ettersende det. Men totaliteten av det som er knyttet til F-35, er vel til sammen 17,9 mrd. kr.

Seher Aydar (R): Takk.

Da rekker jeg et siste spørsmål, og det går til programkontoret. Forsvarsmateriell forteller, ifølge Riksrevisjonen, at de henter inn kostnadsdata fra dere, som de så tilpasser til norske forhold. Det er ganske logisk. Er det andre tilfeller enn på antall teknikere, som jeg var inne på tidligere, at kostnadene har blitt justert ned fra programanslag, eller sammenlignet med andre land, for den saks skyld?

Egil Sørstrønen: Vi har veldig godt samarbeid med Forsvarsmateriell på kostnadsanalyser, og vi holder dem hele tiden informert om det som er estimatene i JPO. Min vurdering er at Forsvarsmateriell gjør de riktige vurderingene ut fra de kostnadsdataene de får fra oss. Så jeg kan ikke si at vi har underestimert, hvis det var det som var spørsmålet.

Seher Aydar (R): Ja, det var spørsmålet. Takk skal dere ha.

Møtelederen: Da går vi til Arbeiderpartiet og Kirsti Leirtrø, som har 5 minutter.

Kirsti Leirtrø (A): Mitt første spørsmål går til Forsvarsbygg. I 2012 ble Ørland valgt til kampflybase. Det skulle komme 1 500 nye stillinger. Da ble det sagt hele veien at det som er avgjørende, er å hindre avbøtende tiltak på grunn av flystøy, altså nedlagte boliger. Det andre var nærhet til treningsareal. Dette måtte kompenseres med nok boliger til de 1 500 stillingene og kommunikasjon mellom Ørland og Bodø og mellom Ørland og Oslo og etter hvert Evenes. Det har blitt sagt hele veien. I 2022 manglet det 250 boliger til forsvarsansatte. Det ble en kritisk del og kanskje noe av årsaken til problemene med at de ansatte var den viktigste ressursen.

Hvordan har Forsvarsbygg jobbet opp mot det politiske nivået med dette? Gjennom media er vi kjent med at det lenge var snakk om å leie gjennom en langtidsavtale med private, men det skjedde jo ikke. Det andre

spørsmålet er: Hvem er det som har ansvaret for kommunikasjonen i det F-35-prosjektet? Var det en del av hele prosjektet?

Thorbjørn Thoresen: Til det siste, altså kommunikasjon: Tenker du da på transportkapasitet for ansatte?

Kirsti Leirtrø (A): Ja.

Thorbjørn Thoresen: Det har ikke vi noe forhold til. Det er det ikke vi som styrer.

Når det gjelder det andre, er det ingen tvil om at det i hele forsvarssektoren har vært både et stort vedlikeholdsetterslep og også for sakte utbygging av boliger og kvarter. Nå er det jo et kjempeløft som er i gang. Det skal brukes nesten 150 mill. kr i året de nærmeste årene for å bygge opp kapasiteten, bl.a. på Ørland. Noe av dette er en følge av F-35-utbyggingen, og den vanlige utviklingen av basen som base kommer da i tillegg. Så det er klart at det er den helhetlige utbyggingen, som du er inne på, som er viktig. Den tas nå suksessivt, og slik har det også vært gjort hele veien, i tett dialog med Forsvaret.

Når det gjelder F-35, som du var inne på, har selvfølgelig EBA alltid vært prioritert. Det har vært knyttet til selve programmet, utbyggingen der. Det er også slik at EBA på mange måter kommer både først og sist. Det tar tid. Når personalløpet i Forsvaret endrer seg, vil det alltid ta tid å klare å endre på den kapasiteten, om man klarer å bygge fort nok, og eventuelt da også leie, samt istandsette eldre kvarter. Men nå er satsingen i gang, og det er et vesentlig løft for hele Ørland base nå framover.

Kirsti Leirtrø (A): Takk for svar.

Mitt neste spørsmål går til Forsvarsmateriell. Er vurderingen i den beskrivelsen som ble gitt, at en der fikk et godt nok beslutningsgrunnlag til å ta det riktige valget når det gjelder valg av type kampfly?

Gro Jære: Ja. Vi har ikke funnet noe som tilsier noe annet, når vi har gått tilbake og sett. Det var også en grundig prosess som lå til grunn for det, med mange involverte. Så er det viktig at når man skal ta nye beslutninger, må man ta den situasjonen man står i når beslutningen skal fattes, og nå er det jo et annet bakteppe enn det var på det tidspunktet.

Kirsti Leirtrø (A): Takk.

Jeg rekker kanskje ett spørsmål til, til JPO. Kunne vi fått en kort, rask vurdering av valget av F-35 og Norges rolle opp mot NATO og de øvrige NATO-landene?

Egil Sørstrønen: Det kan jeg kommentere på. Som jeg også var inne på i innledningen, er dette et veldig godt forsvars- og sikkerhetssamarbeid i praksis. Vi er i

et partnerskap med mange viktige allierte. Slik sett er det, i et alliertperspektiv, mange store fordeler for Norge med å være en del av programmet.

Møtelederen: Fint, da går vi videre til undertegnede, som skal stille spørsmål på vegne av Høyre.

Jeg kommer til å prøve å løfte blikket litt for å få noen litt enkle avklaringer – litt sånn ja- og nei-spørsmål. Jeg vil gå tilbake til utgangspunktet for hele høringen, og et av de sentrale spørsmålene er: Er dette til syvende og sist budsjettert på en realistisk måte? Jeg har lyst at Forsvarsmateriell skal begynne.

Gro Jære: Det korte svaret er ja. Vi mener at de prosessene som har vært, både ved beslutninger og underveis, har vært gode og dekkende. Så erkjenner vi at indirekte kostnader er en diskusjon, og der er det ingen fasit.

Møtelederen: Det var aldri noe tidspunkt da dere slo alarm og mente at Stortinget nå ikke fikk det fulle og hele bildet, og at dere var nødt til å endre prognosene og endre beregningene? Var dette aldri noen tematikk i den lange perioden vi nå har gått igjennom?

Gro Jære: Jeg har ikke klart å finne at det har vært det på noe tidspunkt, nei.

Møtelederen: Da går samme spørsmål til Forsvarsbbygg.

Thorbjørn Thoresen: Det korte svaret er ja. Som jeg var inne på tidligere, har det selvfølgelig, i det EBA-perspektivet vi sitter med, vært endringer både når det gjelder bemanning og drift av basen totalt sett, ikke bare når det gjelder F-35. Det er selvfølgelig også viktig å ha med seg at utbyggingen her har gått trinnvis og skjedd etter hvert. Noe av dette har også krevd mer sikring, når vi ser på shelterne, som nå er betydelig mer fortifisert enn det som opprinnelig var tenkt. Så jeg tror at det har vært en realistisk budsjettering hele veien, men det har vært endringer i både forholdene rundt oss – i verden – og i Forsvarets strukturutvikling som har gjort dette. Det har man håndtert fortløpende i en – slik vi opplever det – god og tett dialog.

Møtelederen: Når vi da har kommet så langt i prosjektet som vi har, og når vi har de erfaringene vi har, og når det har kommet en riksrevisjonsrapport som er tydelig på dette med direkte og indirekte kostnader og slikt, er det enkle spørsmålet: Blir det nå en justering av metoden for beregninger av nye store prosjekter framover, eller vil man fortsatt holde seg til den etablerte – i alle fall hittil etablerte – grensegangen mellom indirekte og direkte kostnader?

Gro Jære: Vi må bruke de innspillene vi har fått fra Riksrevisjonen og de erfaringene vi har nå, sammen med den situasjonen vi står i, når vi skal beregne kostnadene ved framtidige anskaffelser. Jeg tror det er viktig at vi skiller mellom den enkelte materiellanskaffelsen og helheten i langtidsplanen. Det jeg oppfatter at vi nå har gjort i sektoren, med Forsvaret i spissen, er at vi har lagt opp til en struktur der vi nettopp evner å se den helheten, med personell, eiendom, bygg og anlegg og materiell, sammen. Så vil det fra prosjekt til prosjekt være en avgrensning knyttet til hva som er riktig.

Vi må ha med oss at det er viktig å bruke dette som et styringsverktøy for den enkelte anskaffelse. Hvis det blir for mange indirekte kostnader i anskaffelsene, kan det gjøre det vanskeligere å følge opp den enkelte. Dette er en diskusjon vi må ta fra gang til gang, og så må vi bruke de erfaringene vi har.

Møtelederen: Et annet sentralt spørsmål for denne høringen er Forsvarsdepartementets internkontroll og rutinene for det. Jeg har lyst å høre noen korte refleksjoner om dere synes den alt i alt har vært god, eller om det har vært behov for justeringer underveis.

Gro Jære: Det er litt vanskelig å kommentere på. Jeg har ikke vært i dette så lenge, men ut fra den undersøkelsen vi har gjort i forkant av dette, og ut fra min kjennskap til programmet, har dette vært et program som har hatt en god programorganisering. Det var også departementet som var eier de første årene, og det har vært en veldig tett styring, både i programdimensjonen og i etatsstyringen, etter hvert som Forsvaret overtok som prosjekteier. Så jeg har ikke sett noen mangler i etatsstyringen. Jeg oppfatter at departementet har vært veldig tett på hele veien i denne anskaffelsen.

Møtelederen: Takk. Samme spørsmål går til Forsvarsbygg.

Thorbjørn Thoresen: Det er også min opplevelse. Jeg ble involvert i dette fra 2016, og da lå det fortsatt i departementet, som Jære var inne på. Jeg opplevde at det var tett og god styring hele veien, og at det var god involvering av alle de berørte. Så jeg kan ikke se at dette ikke har fungert slik det var tiltenkt.

Møtelederen: Tusen takk.

Da har jeg ikke flere spørsmål, og vi går videre til Senterpartiet og Sara Hamre Sekkingstad, som får 5 minutter.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Spørsmålet mitt går til Forsvarsmateriell. I innleiinga var det til slutt sagt at ein tek med seg læringa ein har frå kampflyprogram-

met. Du har vore litt inne på det i svarea dine, men kan du utdjupe dette litt meir?

Gro Jære: Det går helt konkret på å gå inn på de innspillene Riksrevisjonen har gitt oss. Vi har en metodikk for usikkerhetsanalyser, der vi ser på både investering, drift og avhendingskostnader. Og når vi skal gjennomføre de store anskaffelsene som ligger foran oss nå, er det viktig at vi fra anskaffelse til anskaffelse vurderer hvilke kostnader som skal være med. De direkte kostnadene er opplagte, men vi må også se på om det er indirekte kostnader som skal være med.

Det som har vært gjort, spesielt med kampflyanskaffelsen, og som er veldig viktig, er fokuset på valutaendringene. Det har vært brukt mye ressurser på å holde den røde tråden i anskaffelsen. Det er veldig viktig, for det betyr at vi kan svare departementet og øvrig politisk nivå på om vi har holdt oss innenfor de rammene som har blitt bevilget, eller ikke. Det er noe vi tar med oss, og som vi jobber helt konkret med framover. For å få råd om dette vil vi bruke Forsvarets forskningsinstitutt og eksterne kvalitetssikrere.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det. I eit tidlegare svar frå Forsvarsmateriell om dette vart det sagt – om eg har oppfatta det rett – at heilskapen er viktig når vi skal sjå på levetidskostnadene og kostnadene. Dette spørsmålet kan for så vidt fleire svare på, viss ein ønskjer det: Meiner de at heilskapen er godt ivareteken når det gjeld kampflyprogrammet?

Gro Jære: Jeg vil si at den nye langtidsplanen egentlig er svaret på det. Vi har kampflyanskaffelsen, som går sin gang, og så har vi en helt ny sikkerhetspolitisk situasjon, som jeg oppfatter at politikerne har tatt inn over seg, og vi har nå en ny langtidsplan som vi skal realisere.

Thorbjørn Thoresen: Det slutter også vi oss helt til. Jeg ser ikke noe annet enn at den langtidsplanen som nå er lagt foran oss, vil løse det gjenstående som eventuelt ligger her.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for svarea. Då har eg ikkje fleire spørsmål.

Møtelederen: Da går vi videre til Fremskrittspartiet og Carl I. Hagen. Du har 5 minutter.

Carl I. Hagen (Frp): Til JPO: Så vidt jeg har sett fra papirene, var det også ment at vi skulle få en del leveranser fra Norge – ikke med det gamle systemet, med gjenkjøp krone for krone, men basert på konkurranse. Har dette gått etter planen? Har vi fått betydelige norske leveranser til det totale prosjektet? Kan man si hvor

stor andel av våre totale kostnader det er som blir dekket av eksport fra Norge?

Egil Sørstrønen: Ambisjonsnivået i programmet har vært at vi skulle ha norsk industri involvert tilsvarende flyanskaffelsen. Den gangen var det ca. 60 mrd. kr. Ambisjonen er fortsatt den samme, og det vil vare i årene framover. Så langt – per nå – har norsk industri fått kontrakter på ca. 15 mrd. kr.

Carl I. Hagen (FrP): 15 mrd. kr av de 60 mrd. kr?

Egil Sørstrønen: Så langt, ja.

Carl I. Hagen (FrP): Og man håper at man skal få de resterende i hele levetidsperioden?

Egil Sørstrønen: Vi har fortsatt en målsetting om å jobbe i den retningen. Vi har god dialog i JPO med både Lockheed Martin og Pratt & Whitney. De amerikanske industriaktørene er i dialog med norsk industri for å se på nye muligheter nå for tiden og framover, og vil fortsette med det.

Carl I. Hagen (FrP): Til temaet reservedeler, som også har vært diskutert: Er grunnen til at vi ikke har nok reservedeler, mangel på penger eller mangel på produksjonskapasitet hos dem som produserer reservedelene?

Egil Sørstrønen: Det vi har en vurdering om nå, er at det er behov for mer midler. Partnernasjonene er også kjent med at vi må styrke reservedelsbeholdningen.

Carl I. Hagen (FrP): Det er penger?

Egil Sørstrønen: Det er det, på reservedeler. Det er klart at produksjonskapasitet også er noe vi må jobbe kontinuerlig med, men det som har vært diskutert i partnerskapet nå, er behovet for styrking av midler til økte reservedelsnivåer.

Hvis jeg bare kort kan legge til om det med norsk industri: Jeg vil også si at det er store muligheter for at vi vil få tildelt flere kontrakter til dem i tiden framover, spesielt fordi norsk industri leverer god kvalitet. Jeg får jevnlig kommentarer om at man er veldig fornøyd både i Lockheed Martin, Pratt & Whitney og JPO med leveransene fra norsk industri.

Carl I. Hagen (FrP): Er det der også snakk om ammunisjon, JSM?

Egil Sørstrønen: Våpen går utenom JPO, så da vil jeg henvise til Forsvarsmateriell.

Carl I. Hagen (FrP): Ok, da kan jeg ta med det også til Forsvarsmateriell.

Du har nå mange ganger sagt at det er en diskusjon når det gjelder EBA og hva som skal tas med og ikke tas med. Når tas det en beslutning? Det er jo ulike synspunkter fra ulike. Riksrevisjonen mener noe, andre har et annet syn. Her må det tas en beslutning. Er det faktisk slik at det må være denne komiteen som tar denne beslutningen, slik at man får en slutt på diskusjonen?

Gro Jære: Vårt syn er at det vi har lagt til grunn i beregningene, er en dekkende og riktig måte å gjøre det på. Så er det også den årlige prosessen, der vi ser om det er endringer i kostnadene som skal inkluderes.

Når det gjelder norsk industri, er det jo andre nasjoner som anskaffer JSM, så det har store ringvirkninger. Også bremseskjermen som er utviklet til F-35, er det andre nasjoner som har anskaffet.

Carl I. Hagen (FrP): Kan jeg da ta et siste spørsmål?

Når det gjelder JSM, har vi det som er planlagt for å ha, allerede nå? Eller har vi fly som ikke har ammunisjon?

Gro Jære: Når det gjelder JSM på kampfly, er det den tekniske oppgraderingen som Sørstrønen redegjorde for, som er forsinket, og som må på plass før vi kan integrere JSM fullt ut. Etter planen skal det skje i 2026, og så er det en usikkerhet rundt det. Det er det forsinkede leddet.

Carl I. Hagen (FrP): Så det er utsatt fra 2025, slik det lå i opprinnelige planer, til 2026. Betyr det at flyene per dags dato ikke har noe å skyte med?

Gro Jære: Det er levert en våpenpakke til de flyene. Det er JSM-integrasjonen, som er det våpenet som lå til grunn for det som kalles FOC, som er forsinket.

Møtelederen: Da er det Audun Lysbakken fra SV. Du har 5 minutter.

Audun Lysbakken (SV): Hvis jeg skal prøve å oppsummere her, har vi en situasjon med et program som blir betydelig dyrere enn forutsatt, som ikke når alle forutsatte mål, og som har pådratt seg kritikk fra Riksrevisjonen. Men jeg opplever egentlig at budskapet her i dag fra alle dere som er ansvarlige, kort oppsummert er: Det gikk kjempebra.

Et åpent spørsmål: Er det noen som har noe som helst dere har behov for å ta selvkritikk for?

Gro Jære: Det er klart at jeg forstår spørsmålet. De innspillene som kommer fra Riksrevisjonen, er relevante, men vi mener faktisk at dette programmet, som er et stort, komplekst og internasjonalt program, har gått

bra i stort. Så er det klart at integrasjonen av JSM – som vi nettopp snakket om, og som er forsinket – jobber vi tett med og følger opp, for at det skal komme på plass. Det er en av forutsetningene for at vi skal komme helt i mål.

Når man ser bort fra valutaendringene, ser vi at kostnadene i driftsfasen har gått ned, på grunn av økt bruk av simulator, og at kostnadene i produksjonen har gått ned, som Sørstrønen redegjorde for, også fordi det er flere partnere. Men det er klart at vi må ta med oss innspillene fra Riksrevisjonen til en læring i måten vi jobber på, og det gjør vi.

Audun Lysbakken (SV): Hvis jeg kan følge opp det: Det jeg oppfatter er avgjørende for Riksrevisjonen og selvfølgelig for Stortinget, er at Stortinget har mest mulig realistiske forutsetninger for de budsjettvedtak som gjøres. Da opplever jeg diskusjonen om hva som kan tas inn og ikke, som en litt akademisk diskusjon. Det som er avgjørende for Stortinget, er jo å få et best mulig bilde. Da er det vel helt åpenbart at også de indirekte kostnadene må belyses tydelig? For det er helt ekte kostnader. Det gjelder også valuta, for en kan ikke se bort fra valuta, det er helt reelle kostnader. Er ikke poenget her å få en budsjettering som gjør at Stortinget har best mulig innsikt i den totale summen som vil komme over tid?

Gro Jære: Selvfølgelig må vi få til det. Da er det kombinasjonen av den enkelte anskaffelse, det enkelte prosjekt, og helheten i langtidsplanen som sammen må gi Stortinget det grunnlaget, sånn at Stortinget kan fatte gode beslutninger. Det mener jeg at vi ivaretar godt i sektoren gjennom den måten vi nå har satt opp planverket og strukturene rundt langtidsplanen framover på, der vi har med helheten i kostnadene til hele strukturen.

Audun Lysbakken (SV): Et spørsmål knyttet til de årlige usikkerhetsanalysene som du nevnte, som Forsvarsmateriell gjør: Gitt dem og det at vi nå har fått disse betydelig økte kostnadene i sum, hvorfor har ikke Forsvarsmateriell fanget opp den utviklingen eller advart mot den tydelig når dere har gjort disse årlige analysene?

Gro Jære: Jeg oppfatter ikke at vi har unnlatt å orientere om noe i de usikkerhetsanalysene vi har gjort for F-35-programmet. Man har diskutert avgrensninger for de kostnadene som har kommet. Valuta har jo ligget der, så det har heller ikke vært noe vi har skjult. Det har vært åpent, og i 2022 ble det også bestemt at vi skulle få kompensasjon for det.

Så er det helheten i hele gjennomføringen av langtidsplanen, som adresserer strukturen i Forsvaret og sektoren som helhet. Du må ha begge deler.

Audun Lysbakken (SV): Et spørsmål til Sørstrønen: Saksordføreren var så vidt inne på at fra din posisjon må du ha godt innblikk i hvordan andre land disponerer og budsjetterer. Hvis vi sammenlikner de beregnede personellkostnadene som Forsvarsmateriell og norske myndigheter har lagt til grunn, med det andre land i programmet har gjort, er det noen forskjell?

Egil Sørstrønen: Jeg har ikke direkte innsikt i personellkostnadene som budsjetteres i de andre nasjonene, men jeg har innsikt i bemanningsnivåene. Alle de F-35-partnernasjonene som opererer F-35 i dag, har et høyere bemanningsnivå enn det Norge har. Så får vi se – Danmark er veldig tidlig i oppstarten nå, og Canada har ikke fått fly ennå – men generelt kan vi si at Norge ligger lavest når det gjelder bemanningsnivå på teknisk side.

Audun Lysbakken (SV): Finnes det noe militærfaglig som skulle kunne tilsi at Norge kunne operere med lavere bemanningsgrad enn andre land?

Egil Sørstrønen: Når det gjelder de vurderingene som er gjort i Forsvaret, kommer kanskje sjef Luftforsvaret inn på det. Men det er litt ulikt i de ulike nasjonene når det gjelder hvordan en dimensjonerer, hvordan en organiserer vedlikeholdet, typer av kompetanseprofiler, og det er også spørsmålet om når og i hvilken takt en skal øke bemanningen. Nå har vi også økt operativ aktivitet i Luftforsvaret. Som jeg nevnte tidligere, er det veldig bra at Luftforsvaret nå jobber med å styrke bemanningen.

Møtelederen: Takk. Da er det Grunde Almeland fra Venstre, som har 5 minutter.

Grunde Almeland (V): Jeg fortsetter der vi sluttet, om bemanningsnivået. Sørstrønen nevnte innledningsvis at det som går på bemanningssituasjonen, har vært velkjent over tid, altså bemanningssituasjonen i Norge sammenliknet med andre land. Har dette på noe tidspunkt vært gjenstand for bekymring eller diskusjon – om vi ligger på riktig bemanningsnivå på riktig tid i løypen, når man ser at andre land opererer på et helt annet nivå enn det Norge gjør?

Egil Sørstrønen: Vi har hatt god dialog mellom JPO og Norge hele veien rundt bemanning. Det har å gjøre med takten Luftforsvaret har valgt med tanke på å styrke bemanningen. Vi har i noen perioder sett at vi har hatt behov for å leie inn personell for å styrke bemanningen og produsere flytimer. Jeg vil si at vi har hatt dia-

log om dette over tid. Så har det – som jeg nevnte – vært kjent at Luftforsvaret har hatt en lavere bemanning. Nå har de også lagt opp til en litt annen kompetanseprofil i den tekniske organisasjonen og gjort noen erfaringer rundt det, men situasjonen er kjent.

Grunde Almeland (V): Har det også vært en diskusjon rundt takten i oppbemanning? Igjen nevnes det som nå gjøres, men nå er vi i 2025, og 2025 skulle være det året da dette mer eller mindre skulle være klart. Egentlig er spørsmålet: Har man hatt noen bekymring knyttet til om de grepene som gjøres først nå, kanskje burde vært gjort tidligere? Eller har det som har vært gjort tidligere, vært tilstrekkelig for å gjøre oss klare til 2025? Har varsellampene lyst med tanke på at man ikke klarer å nå målet om 2025, som er noe av det som kritiseres sterkt?

Egil Sørstrønen: Jeg vil heller si at vi har hatt god dialog hele veien. Vi som har vært i JPO, og for så vidt Lockheed Martin, har vært med på å rådgi og støtte Luftforsvaret i den oppbyggingen de gjør. Så er det bra at vi nå øker takten på bemanningen.

Grunde Almeland (V): Da har jeg ikke flere spørsmål.

Møtelederen: Da har vi vært gjennom den første runden med spørsmål. Nå er det åpen runde med inntil 15 minutter taletid. Vi starter med Frode Jacobsen i Arbeiderpartiet og deretter Svein Harberg.

Frode Jacobsen (A): Jeg har to spørsmål til dere alle. Vi har Riksrevisjonens rapport som ligger til grunn for vår behandling, og som på en del områder kommer med en del kritikk mot prosjektet og mot det som er gjort. Kan dere kort si hva dere synes om kritikken fra Riksrevisjonen? Har dere noen kommentarer til det utover det dere har sagt?

Det andre er: Hva er de viktigste læringspunktene som dere tar med dere fra denne rapporten fra Riksrevisjonen?

Gro Jære: Med fare for å gjenta synes jeg Riksrevisjonen har gjort en veldig grundig jobb. Det er et veldig stort program, og de har belyst sider spesielt rundt kostnadsberegningene som er relevante for oss. Så tror jeg at jeg har kommentert på det området mange ganger nå. Vi skal ta med oss denne kritikken til andre program med tanke på vurderingene som gjøres spesielt rundt indirekte kostnader, som jeg oppfatter er det de adresserer.

Jeg har også merket meg at Riksrevisjonen sier at vi har god kontroll på direktekostnader i programmet, og slik sett god kostnadskontroll.

Hva var det andre spørsmålet?

Frode Jacobsen (A): Det var om læringspunkter.

Gro Jære: Læringspunktene rundt dette må være at vi er eksplisitt åpne og tydelige på hvilke vurderinger som gjøres, slik at avgrensningene og de vurderingene som er gjort der, kanskje er enda tydeligere.

Thorbjørn Thoresen: Det er klart at man skal ta den kritikken som kommer, på alvor. Det er også den beste måten å kunne bli bedre på. For vår egen del har det vært rettet kritikk mot vår rådgiverrolle. Vi opplever å ha blitt godt involvert hele veien fra 2012. Før det var vi ikke involvert, og det var også såpass tidlig i programmet. Vi opplever også, underveis når ting har endret seg, at behovet for styrking av EBA – enten til operative bygg eller til personellet til EBA – har blitt fulgt, at våre råd har blitt hørt. Så kan man alltid si, og som vi ser vi står i nå, at vi burde ha vært enda tydeligere på noen av disse løpene. Vi burde kanskje også, selvfølgelig i tett dialog med Luftforsvaret og med FMA, sørget for at vi hadde optimalisert en del av våre prosesser tidligere enn det som ble gjort.

Egil Sørstrønen: Min vurdering er at det har vært gjort gode vurderinger av levetidskostnadene. Vi er også, som kjent, under kostnadsrammen til Stortinget på prosjektet per i dag. Levetidskostnadene og analysene, spesielt usikkerhetsanalysene, som er gjort i regi av Forsvarsmateriell, mener jeg har vært gode.

Når det gjelder operativ evne, støtter jeg vurderingen om at det er behov for å styrke bemanningen.

Møtelederen: Da er det Svein Harberg fra Høyre.

Svein Harberg (H): Jeg har et spørsmål til Egil Sørstrønen, og det gjelder at vi her har relativt omfattende diskusjoner om direkte og indirekte kostnader, hva som skal være med og ikke, og bemanning. Kjenner du igjen disse diskusjonene fra andre partnerland i programmet, eller er det bare i Norge vi har dette?

Egil Sørstrønen: Jeg kjenner til at det er ulike diskusjoner om hvor mye som skal inkluderes. Jeg kan ta USA som et eksempel. USA har f.eks. hatt en tradisjon for å inkludere indirekte kostnader når de regner på flytimepriser og kostnader per fly per år, så disse diskusjonene har jeg også hørt i partnerskapet med tanke på hvor langt man går for hva som skal inkluderes.

Når det gjelder bemanning, har de partnernasjonene som opererer F-35 i dag, lagt opp til et høyere bemanningsnivå enn det Norge har gjort.

Møtelederen: Da er det Seher Aydar fra Rødt.

Seher Aydar (R): Jeg noterte meg det Forsvarsmateriell sa, om at det har gått bra i stort. Jeg synes ikke det jeg leser i rapporten og det vi hørte fra de tillitsvalgte, om advarslene som ikke ble hørt, og det jeg hører her nå, stemmer overens. Det er som om det ikke er det samme prosjektet vi snakker om. Det er sant at dere er enig i at vi ikke kommer til å nå operativ evne til 2025. Så leser vi i rapporten at levetidskostnadene var estimert til 140 mrd. kr i 2008. Det tilsvarer ca. 200 mrd. kr i 2021-tall. Forsvarsdepartementet budsjetterte med at det estimerte tallet samme år var 326 mrd. kr. Det er ganske store summer det er snakk om. Riksrevisjonen skriver også at estimatet for levetidskostnader er undervurdert.

Da Stortinget skulle vedta dette, var poenget med levetidskostnader, og at de skulle være lave, et viktig argument for å velge akkurat dette flyet. For oss i kontrollkomiteen er hele poenget med om vi har hatt riktig informasjon hele veien, og om vi har nådd de målene vi skal nå, en viktig del av det. Jeg stiller spørsmålet: Er det reelt at man ikke har flere læringspunkter? Hvis man ikke har det, hvorfor har man da ikke nådd de målene man skulle?

Til Forsvarsbygg, og det gjelder det tallet som ble nevnt, jeg tror du sa det var 17,3 mrd. kr: Gjelder det kun planlagte og godkjente prosjekter, eller er det alt som dere antar skal komme? Da refererer jeg til at det står i rapporten at f.eks. flyklargjøringsplasser ikke inngår i estimatet for levetidskostnader fordi det verken er godkjent eller planlagt for. Er disse med når du sier 17,3 mrd. kr, eller er de utenom?

Thorbjørn Thoresen: Det er med alt sammen – jeg sa 17,9 mrd. kr i stad, men det er 17,3 mrd. kr som er riktig. Det skal være det komplette bildet, ja.

Gro Jære: Jeg kan kanskje starte med å presisere rollen til Forsvarsmateriell, sånn at svarene mine også blir tolket i lys av det. Vår rolle i programmet er å lede gjennomføringen av disse usikkerhetsanalysene som er gjort år for år. I tillegg har vi ansvaret for å anskaffe kampflyene og tilhørende våpen. Jeg har ikke tatt for meg bemanning, for det er en vurdering som Forsvaret gjør, og så har vi dialogen med Forsvaret med tanke på å få de tallene med i usikkerhetsanalysene. Det er altså vår rolle der.

I dagens situasjon er det ikke bra at man ikke når full operativ evne som planlagt. Samtidig er det viktig å understreke at de siste seks kampflyene kommer, de har våpen, og antall flytimer har gått opp år for år. Man har også redusert behovet for flytimer basert på bruk av simulator utover det som var forutsatt. Svarene må også ses i lys av den rollen vi har.

Det begynner å bli mange år siden disse vurderingene ble gjort, og det var et veldig grundig arbeid som ble

lagt til grunn før beslutningen, med både ekstern kvalitetssikring, Forsvarets forskningsinstitutt og eksperter hos oss og de andre etatene. Mitt inntrykk – og jeg kom inn i sektoren i 2022 – er at det er gjort et veldig godt arbeid, og så er det gjort årlige vurderinger etterpå. Så er vi i en annen sikkerhetspolitisk situasjon nå, og det er klart at vi må følge opp prosjekter og gjøre det vi kan for at det leveres på tid, at vi er i takt, og at vi på alle områder i hele sektoren sørger for at man gjør gode vurderinger for hva som faktisk skal til for å levere. Det oppfatter jeg at vi gjør i måten vi jobber med ny langtidspan på nå.

Møtelederen: Da er det Kari Henriksen fra Arbeiderpartiet.

Kari Henriksen (A): Takk for det.

Først til Thoresen i Forsvarsbygg: Jeg har bare et spørsmål om utdyping. Du har nevnt flere ganger at det har vært endringer i personell og struktur. Jeg bare lurar på om du kan si litt mer om hva som var årsaken til de endringene, og hvor de skjedde.

Det andre spørsmålet jeg har, går til alle. Fikk de ABE-kuttene som kom på toppen av andre kutt, følger for deres arbeid med hensyn til planlegging og gjennomføring av de opprinnelige planene dere hadde?

Thorbjørn Thoresen: Først, når det gjelder personalløpet i Luftforsvaret, tenker jeg det er best at Luftforsvaret svarer på det – både hvorfor og hva som var tanken bak det. Det vil selvfølgelig alltid ha betydning for oss, det personalløpet som Forsvaret som bruker av EBA legger opp til. Strukturutviklingen i Forsvaret tror jeg også enten forsvarssjefen eller sjef Luftforsvaret skal svare på.

Kari Henriksen (A): Jeg spurte også om konsekvensene av ABE-kuttene med tanke på planlegging og framdrift. Kunne dere si noe om det?

Gro Jære: Når det gjelder selve programorganiseringen, har ikke de kostnadene hatt noen konsekvens. For drift er det andre som må svare.

Egil Sørstrønen: For vår del i programkontoret har det ikke hatt noen konsekvenser. Vi har hatt den leveransetakten på flymateriell som vi har planlagt.

Møtelederen: Da er det Carl I. Hagen fra Framskrittspartiet.

Carl I. Hagen (FrP): Takk, komitéleder.

Jeg vil gjerne tilbake til bemanningen. Når man planlegger for en bemanning, kan man ha to utgangspunkt: tilgjengelige penger til å lønne eller tilgang på personell. Jeg vil gjerne vite hva som var problemet med bemanningen. Når vi ligger lavere enn alle andre, skyl-

des det at man ikke har fått nok penger til rådighet i budsjettet av oss her i Stortinget, skyldes det mangel på personell, eller skyldes det at man vurderer behovet for bemanning helt annerledes enn alle de andre partnerlandene?

Egil Sørstrønen: Nå har de tillitsvalgte vært her og gitt sitt syn på det. Når det gjelder Luftforsvarets ledelse og sjef Luftforsvaret, tenker jeg at han må redegjøre for vurderingene av tildelinger totalt sett, og hvordan de disponeres. Når det gjelder behovet for personell, som jeg har vært inne på, er min vurdering at vi har behov for å styrke det, men hvordan balansen opprinnelig var med hensyn til budsjett og tilgang på teknisk personell, sitter ikke jeg inne med detaljinformasjon om fra mitt ståsted.

Møtelederen: Da er det Audun Lysbakken fra SV.

Audun Lysbakken (SV): Jeg har bare et oppfølgingsspørsmål til Forsvarsmateriell om det med usikkerhetsanalysen. Forsto jeg deg riktig når du sa at Forsvarsmateriell gjør en usikkerhetsanalyse, men at bemanningsbehovet er gitt, for det er det Forsvaret legger til grunn? Dere gjør altså ingen selvstendige vurderinger av det i usikkerhetsanalysen?

Gro Jære: Vi leder usikkerhetsanalysen og gjør den i samarbeid med både Forsvaret, departementet, Forsvarsbygg og de andre. Selve behovet for bemanning er det likevel Forsvaret som må ta seg av. Det har ikke vi kompetanse til å gjøre, men det er klart at vi kan utfordre i den dialogen.

I forbindelse med de bemanningsspørsmålene er det også viktig å få med at det i usikkerhetsanalysen nå er tatt inn en større driftsorganisasjon enn det som har vært gjort tidligere. Jeg oppfatter altså at det har vært en erkennelse av at det er behov for en større bemanning, som nå er hensyntatt.

Møtelederen: Da har vi vært gjennom spørsmålslisten, så vidt jeg har sett. Det er ingen flere inntegnede.

Da går vi inn i siste del, som rett og slett er en anledning for de inviterte til å si noe, hvis det er ønskelig. Den seansen er begrenset til 5 minutter. Hvis noen ønsker å ta ordet, så vær så god.

Gro Jære: Poenget med at en større driftsorganisasjon er tatt inn i siste usikkerhetsanalyse, fikk jeg anledning til å ta for meg nå. Det tror jeg er viktig å få med. Det var også snakk om økning i driftskostnadene, og da har også valutaendringer gjort at driftskostnadene har vokst, så det er klart at valuta er relevant når vi handler i et internasjonalt marked.

Som sagt representerer kampflyanskaffelsen det største programmet i forsvarssektoren, og vi registrerer at Riksrevisjonen vurderer at vi har hatt god oversikt over påløpte direkte kostnader. Vi vil ta med oss innspillene med tanke på framtidige programmer når det gjelder indirekte kostnader.

Vi mener at de estimatene som ble utarbeidet innledningsvis, i sin tid ga et godt grunnlag for å ta beslutninger. Så har vi prioritert at usikkerhetsanalysen i etterkant skal bidra til god risikostyring og god kostnadskontroll for prosjektet, og vi har også lagt vekt på å holde den røde tråden, sånn at vi kan svare ut om de kostnadene som ble lagt til grunn for Stortingets beslutning, er innenfor den rammen.

Videre er kampflyprogrammet et høyteknologisk og omfattende internasjonalt program. De 37 første flyene ble levert i henhold til opprinnelig plan, og vi har mottatt 46 av de 52 F-35-flyene vi har bestilt. De siste seks flyene som etter planen skulle ha vært levert i 2024, leveres i første halvår 2025.

Vi i Forsvarsmateriell eksisterer for å utruste Forsvaret, og vi vil ta med oss læringen fra kampflyprogrammet når vi sammen med resten av sektoren skal realisere ambisjonene i den nye langtidsplanen og gjennomføre betydelige og store anskaffelser i årene som kommer.

Thorbjørn Thoresen: Igjen takk for muligheten til å kunne klargjøre noen av forholdene rundt EBA. Det er helt riktig som det også blir sagt her, at dette i stort har gått veldig bra. Det er ekstremt komplisert, og det har vært mange ting som skulle «taktes» samtidig for å kunne nå de fristene som var satt for selve F-35-kapasiteten.

Vi tar med oss at Riksrevisjonen bl.a. peker på dette med vår rådgiverrolle, og at den kanskje skulle ha vært tydeligere på et tidligere tidspunkt. Vår opplevelse er at vi spesielt de siste årene har vært godt integrert i alle prosessene som har gått, og det er det som også har gjort at endringene vi har sett på som nødvendige ut fra sikringsperspektivet, har blitt ivaretatt. Det har selvfølgelig medført økte kostnader, men alt har vært innenfor det vi opplever som riktig kapasitet for programmet.

Møtelederen: Tusen takk skal dere ha.

Da er vi kommet til veis ende for denne bolken. Komiteen tar en pause fram til kl. 12.50.

Høringen ble avbrutt kl. 12.00.

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.50.

Høring med forsvarssjef, general Eirik Kristoffersen og sjef Luftforsvaret, generalmajor Øivind Gunnerud

Møtelederen: Da er klokken 12.50, og komiteen er klar til å starte opp igjen høringen. Vi har gleden av å ønske velkommen forsvarssjef, general Eirik Kristoffersen, som har med seg brigader Sigurd Fongen som bisitter. Velkommen til deg også. Jeg vil også ønske velkommen sjef Luftforsvaret, generalmajor Øivind Gunnerud.

Dere får 10 minutter til en innledning, og så starter utspørringen etter det.

Veldig kort, for ordens skyld: Dette er en åpen høring. Hvis det er behov for å gi gradert informasjon, gir dere beskjed om det, og så vil det gjøres i en eventuell senere lukket høring.

Denne høringen går på luften, så alle må huske å trykke mikrofoner av og på, sånn at vi får systemet til å virke.

Med det tror jeg at vi går rett på sak. Ordet går til general Eirik Kristoffersen, som har inntil 10 minutter til sin innledning. Vær så god!

Eirik Kristoffersen: Takk, komitéleder.

La meg innledningsvis få lov til å takke Riksrevisjonen for den jobben de har gjort i forbindelse med revisering av anskaffelsen av kampflyet F-35.

F-35 er en viktig anskaffelse, for både Forsvaret og hele Norge. I forbindelse med en så stor anskaffelse ønsker vi å være så åpne og konkrete som mulig. Samtidig, som også er påpekt, er det enkelte forhold som i kampflyprogrammet må holdes gradert.

F-35 er verdens mest avanserte kampfly. Det har vært viktig for oss å få det beste og mest oppdaterte flyet, med de beste og mest oppdaterte våpnene. Vi har nå mottatt 46 F-35 av totalt 52 bestilte fly. Resten av flyene er planlagt levert før sommeren.

Alle våpen som var planlagt anskaffet innenfor rammen av kampflyprosjektet, er bestilt, og flere av våpnene er enten levert eller er under levering. I Forsvaret har vi også iverksatt anskaffelser av flere våpen til flyene som ytterligere styrker vårt forsvar.

Jeg vil starte med litt historikk. Rapportene fra Riksrevisjonen omhandler to sentrale temaer: levetidskostnadene og understøttelsen av den operative evnen. Men før jeg kommenterer på det, vil jeg si litt om historien.

Kampflyanskaffelsen startet formelt i 2001. Det ble på bakgrunn av en innstilling fra Stortinget gjennomført en konseptfase som konkluderte med at det ikke var aktuelt å foreta en ytterligere oppgradering av våre F-16-fly. Norge skulle derfor anskaffe nye kampfly. Det ble gjort en videre vurdering av kandidatene Eurofighter, JAS Gripen og Joint Strike Fighter. Eurofighter trakk seg senere fra konkurransen, og sluttresultatet fra evalueringen ble å gå videre med amerikanske Joint Strike Fighter, som nå kalles F-35 Lightning II.

Ved behandlingen av langtidsproposisjonen for Forsvaret sommeren 2012 besluttet Stortinget å gå til anskaffelse av inntil 52 F-35 kampfly. Ved behandling av investeringsproposisjonen våren 2013 sluttet Stortinget seg til anskaffelsen av de første seks flyene i hovedanskaffelsen. Resten av flyene skulle anskaffes etter en leveranseplan med seks fly hvert år fra og med 2017 til og med 2024, altså totalt 52 fly, der anskaffelsen av de siste seks flyene ble godkjent i Stortinget i 2019. Nå, tolv år etter vedtaket våren 2013, kommer de siste seks flyene – litt forsinket, men de kommer senere i år.

De første flyene vi mottok i Norge, landet på Ørland i 2017. Initiell operativ evne for kampflyene ble nådd i november 2019. Flyene overtok F-16-oppdragene, altså NATO-oppdragene til F-16, i 2022, og vi planla med å nå full operativ evne i løpet av 2025. Selv om det fortsatt er forbundet med usikkerhet, er vår norskutviklede sjømissil, Joint Strike Missile, planlagt integrert i 2026. Da vil flyene kunne føre alle nødvendige våpen for å kunne oppfylle de luftoperative rollene som norske F-35 skal løse.

Så litt om partnerskapet: I september 1995 fikk Norge tilbud om å delta da USA startet kravprosessen knyttet til Joint Strike Fighter. Dette ble vurdert som så interessant at Forsvarsdepartementet i juli 1996 søkte om å få delta i dette samarbeidet sammen med Nederland og Danmark, to av våre helt sentrale samarbeidspartnere, også i F-16. I løpet av våren 2002 besluttet regjeringen at Norge skulle fortsette deltakelsen i Joint Strike Fighter-programmet, og Norge inngikk en avtale om å delta i utvikling av flyet. I tillegg til USA og Norge var Storbritannia, Italia, Canada, Australia, Tyrkia, Nederland og Danmark med videre i denne utviklingen, men Tyrkia ble i 2019 ekskludert fra programmet. I januar 2007 ble Norge deltaker i en prosess som åpnet opp muligheten for oss til å anskaffe flyet. Etter mange vurderinger valgte man F-35, også etter tung politisk involvering og tung politisk forankring.

Siden har partnerskapet endret seg, og totalt er det i dag 20 land som har eller vil få F-35. Romania er nå det siste landet som har bestemt seg. Så bare i Europa er det forventet at i løpet av de neste ti årene vil det være en operativ flåte på over 700 F-35-kampfly, der rundt 60 av dem vil være amerikanske. Det er så langt levert over 1 100 operative kampfly, og disse kampflyene hadde ved årsskiftet fløyet over 970 000 flytimer.

F-35 er et svært kapabelt fly og utgjør et helt sentralt element i forsvar av landet vårt. Derfor er det viktig å bli ettergått i den jobben vi har blitt satt til å gjøre: å få mest mulig operativ effekt ut av våre kampfly.

Så om levetidskostnadene: Den ene rapporten fra Riksrevisjonen omhandler levetidskostnader for F-35. Hvert år siden 2012 har kampflyprosjektet gjennomført

en usikkerhetsanalyse. Denne analysen ledes på en eksemplarisk måte av Forsvarsmateriell og gir et oppdatert kostnadsbilde og en usikkerhetsprofil for både anskaffelsen og driften av våpensystemet F-35. For meg som prosjekteier for F-35-anskaffelsen er dette et viktig styringsredskap – et redskap jeg bruker bevisst for å sikre gjennomføring av anskaffelsen, vurdere ytterligere forbedringer og ikke minst driften.

Kostnadsrammen for F-35-prosjektet er i dag på 104,8 mrd. kr. Prosjektet ligger i den siste analysen an til å ende om lag 800 mill. kr under den godkjente kostnadsrammen fra Stortinget. Sett bort fra valutakostnadene viste fjorårets usikkerhetsanalyse at anskaffelsen ville blitt nesten 13 mrd. kr lavere enn opprinnelig forventet i 2012. Siden 2012 har vekslingskursen for amerikanske dollar endret seg betydelig, og prosjektet har så langt hatt en merkostnad på valuta i overkant av 18 mrd. kr. Valutaeffektens merkostnad kan ende i underkant av 28 mrd. kr og dermed utgjøre nesten en fjerdedel av hele anskaffelseskostnaden. Jeg er derfor glad for at Stortinget har vedtatt å valutakompensere alle store prosjekter. Samtidig bærer Forsvaret valutarisikoen på mindre prosjekter og har selvfølgelig store valutaautgifter også på driftssiden.

Ser vi på de totale levetidskostnadene for kampfly-anskaffelsen, har disse økt til om lag 394 mrd. kr. Merkostnaden av valutaeffekten slår også ut på levetidskostnadene og er estimert til nærmere 123 mrd. kr i levetiden. Korrigert for valuta ser vi allikevel at de beregnede levetidskostnadene for hele kampflyanskaffelsen har gått noe ned siden 2012.

Så til operativ evne: Luftforsvaret leverer i dag en betydelig operativ evne. Riksrevisjonen påpeker imidlertid flere utfordringer i sin rapport om infrastruktur og støttefunksjoner for kampflyvåpenets operative evne. Målet med undersøkelsen har vært å vurdere om funn og anbefalinger fra 2019 er tatt videre og fulgt opp av Forsvarsdepartementet og Forsvaret.

Utfordringen med å produsere nok flytilgjengelighet er kjent. Med hjelp fra både vårt eget personell og ansatte i sivil industri har vi heldigvis greid å snu utviklingen. Flytimeproduksjonen har nå steget jevnt de siste tre årene, og Forsvaret har sammen med departementet budsjettert for, prioritert og iverksatt en rekke tiltak for å øke bemanningen. Vi har alle et omforent fokus for å bedre situasjonen.

I den nye langtidsplanen som vi nå er inne i, er det satt av en betydelig styrking av personellbanene på teknisk side i Luftforsvaret. Luftforsvaret på sin side ser på tiltak som kan sikre at vi rekrutterer, utdanner og ikke minst beholder det personellet som vil tjenestegjøre i Forsvaret. Vi snakker her ikke bare om lønn, men også om tiltak knyttet til bo- og arbeidsforhold.

I tillegg til den interne vedlikeholdskapasiteten som vi bygger opp i Forsvaret, er det også viktig å framheve den økte støtten vi anskaffer fra sivil industri. Spesielt vil jeg trekke fram etableringen av et verksted for skrogvedlikehold på Rygge i regi av Kongsberg. Denne etableringen er ikke noen erstatning for personell i Forsvaret, men er helt nødvendig for å kunne løse de operative oppdragene vi har, både nå og i mange år framover.

Innenfor rammene til kampflyprosjektet har vi også utviklet bremseskjerm og missilet Joint Strike Missile, som jeg nevnte, og vi utvikler en ny type kanonammunisjon. Vi ser i dag stor interesse for disse produktene blant våre partnernasjoner, spesielt for bremseskjermen og Joint Strike Missile. Flere og flere av våre partnernasjoner anskaffer dette, og Norge høster nå både teknologisk anerkjennelse og økonomisk gevinst for denne utviklingen av norsk teknologi til F-35.

Oppsummert er det først og fremst valutakostnadene som gjør at denne anskaffelsen blir dyrere både i selve anskaffelsen og i levetidskostnadene. I tillegg har vi også erkjent at de personellbanene som ble lagt til grunn i 2012, ikke er tilstrekkelige for å møte de operative behovene som stilles til F-35 i dagens situasjon.

Takk!

Møtelederen: Tusen takk.

Da fortsetter vi med sjef Luftforsvaret, generalmajor Øivind Gunnerud.

Øivind Gunnerud: La meg først si at jeg er svært stolt over hva Luftforsvaret og forsvarssektoren har fått til siden de første F-35 landet på norsk jord 10. november 2017. De samme menneskene har faset ut F-16 og faset inn systemet F-35. Det er viktig å forstå at dette ikke bare dreier seg om et fly, det er et system av systemer som må på plass for å få F-35-flyene til å virke.

Kampfly er avgjørende for vår suverenitetshevdelse og forsvaret av Norge og allierte. Det var derfor veldig viktig i overgangen fra F-16 til F-35 ikke å gå for langt ned på kampflykapasitet. Vi laget derfor en plan om hva som skulle være minste operative evne, og så la vi på en buffer over det. Det er min vurdering at vi aldri gikk ned på minste akseptable nivå. Vi holdt oss faktisk over bufferen gjennom hele overgangen. Det er folkene våre som fikk dette til, og det er jeg svært stolt over. I dag har vi en operativ evne med kampfly som langt overgår det vi hadde med F-16.

Siden forsvarssjefen har trukket opp de store linjer også tilbake i tid, tenkte jeg hovedsakelig å si litt om hva som har skjedd siden Riksrevisjonen la fram sin siste rapport. Jeg håper gjennom det å kunne gi dere litt overordnet status på hvor vi er nå, og kanskje også gjennom det svare ut noen av spørsmålene dere har. Mye positivt

har skjedd siden Riksrevisjonen gjorde sine siste undersøkelser for to år siden. Det er det ingen tvil om, men vi både har og har hatt mange utfordringer på veien, som Riksrevisjonen rettmessig påpeker i sin rapport.

Som forsvarssjefen sa, har vi nå 46 fly, hvorav 6 av flyene brukes til utdanning i Arizona, USA. Det viktige for meg er at alle flyene blir satt i drift og ikke blir stående på bakken grunnet mangelen på personell, utstyr eller EBA. Det er noe mer krevende å ta i bruk de siste flyene som ble levert, for de har en ny konfigurasjon. De aller siste flyene vil – som nevnt tidligere i dag – etter planen bli levert før sommeren 2025. Det er mitt mål at også de blir satt i drift i løpet av året. Vi har siden 2023 satt inn en rekke tiltak for å øke bemanningen, som har gitt resultater.

Opprinnelig plan, lagt tilbake i 2011–2012, var at alle flyene skulle bli levert i løpet av 2024. Nå kommer de siste ca. et halvt år forsinket, men sett at vi har vært gjennom en pandemi, en verden med økte råvarepriser og et F-35-program som har støtt på mange utfordringer, synes jeg leveransene er svært imponerende.

Siden vi fikk flyene, har vi erfart at det trengs mer personell innenfor flere kompetanseområder enn det vi hadde med F-16. Dette gjelder spesielt teknisk, operativ og logistisk støtte, F-35-sikkerhet og IKT-understøttelse. Dette er grunnen til at Luftforsvaret i mange år har rapportert på en underbemanning, samtidig som vi har jobbet meget hardt for å rekruttere og utdanne så mange som mulig.

Dette har gitt resultater: Vi fløy mer i 2024 enn vi fløy i 2023, og vi fløy mer i 2023 enn vi gjorde i 2022. Våre flyvere har blitt mer kampklare nå enn det de var for noen år siden. I tillegg bruker vi simulatorene mer enn opprinnelig planlagt, hvilket er bra for både kvalitet i treningen og kvantitet, og så gir det naturligvis en miljøgevinst og innsparinger på økonomi. Likevel kan vi ikke forsvare landet fra en simulator, så det er hele tiden fokus på å ha flest mulig fly klare til operasjoner.

Luftforsvaret har opplevd at driftsbanene, altså de økonomiske ressursene som må til for å drifte systemet, har økt i takt med planene. Det ligger inne i levetidskostnadene, som dere er informert om.

Kravene til EBA har endret seg siden kampflyanskaffelsen ble godkjent i Stortinget. Den sikkerhetspolitiske utviklingen medførte eksempelvis at hangarene til flyene ble bygget sterkere. Av ulike grunner, bl.a. økonomi og kostnader, var det ikke nok midler til å bygge ferdig de siste tolv shelterne på Ørland. Vi har laget midlertidige løsninger i form av telt, men de kan ikke brukes effektivt til styrkeproduksjon, spesielt ikke om vinteren. Jeg ønsker å være tydelig på at telt ikke er en bærekraftig løsning over tid. Det er derfor bra at den nye langtidsplanen tar sikte på å bygge sheltere til de siste flyene.

Det har siden Riksrevisjonens siste undersøkelser værtrenovert og bygget mye nytt, spesielt på Evenes og Ørland. Dette er av stor betydning for basen og derav fly og bakkeaktiviteten vi bedriver. Dette er EBA-tiltak som ikke er en del av kampflyprogrammet, og som etter min mening heller ikke bør være det, men det ivaretar et fornyelsesbehov på våre baser, et fornyelsesbehov som er like gjeldende i andre forsvarsgrener. Disse tiltakene er viktige for at folk skal ha det bra, og for at de skal ønske å jobbe der over tid. Jeg kan nevne idrettshaller, velferdsbygg, sykestue, kjøkken, kaserner, forlegninger og en rekke tiltak for å heve sikkerheten.

Mange av våre flystasjoner er bygget på 1950-tallet, og med regelmessige tidsintervaller – vi snakker da om flere tiår imellom – må de operative flatene renoveres. Det er også gjort, i tillegg til det som er direkte og indirekte F-35- eller P-8-relatert. Alt dette øker den operative evnen til våre flystasjoner, inkludert evnen til å ta imot allierte fly, som også er et viktig oppdrag våre flystasjoner har.

Det er bygget F-35-relatert EBA på Evenes i en kombinasjon av gjenbruk og nybygg. Jeg kan nå rapportere at vi er i stabil drift med NATO-beredskapen ut fra Evenes flystasjon.

Når det gjelder personellrelatert EBA, er det også mye positivt som har skjedd. Forsvarsbygg har redegjort for dette, men jeg kan eksempelvis nevne at en rekke eldre leilighetskomplekser på Ørland er pusset opp. På kort sikt gir det kanskje ikke nødvendigvis så mange flere boenheter for de ansatte, men det er stor forskjell på å bo i en leilighet som omtrent ikke har vært endret siden 1980-tallet, og en nyoppusset leilighet.

Det er helt klart at vi tidlig i F-35-anskaffelsen undervurderte personelldimensjonen, noe som gjør at vi hele tiden har vært på etterskudd i å bygge nok personellrelatert EBA. Det klargjøres nå også EBA for den framtidige satsingen beskrevet i langtidsplanen, herunder satsingen på luftvern. Jeg kan eksempelvis rapportere at etter at Mattilsynet kom med klare krav til kjøkkenet på Ørland for noen år tilbake, åpner det nå til sommeren et nyoppusset kjøkken. Det er motiverende for personellet, for det er noe i ordtaket at uten mat og drikke duger heltene ikke.

Riksrevisjonen peker på at det også er mangler innenfor luftvern og baseforsvar. Ja, vi har ikke mye luftvern, selv om det luftvernet vi har, er bra. Det er også grunnen til at dette er et satsingsområde i den nye langtidsplanen. Siden Riksrevisjonens siste undersøkelser har vi klart å bygge opp et luftvernbatteri på Evenes. Det er nå erklært initielt operativt. Men donasjoner til Ukraina og generell mangel på reservedeler gjør at vi har lite luftvernmateriell. Det er derfor veldig bra at ny lang-

tidsplan peker på luftvern som et satsingsområde. Det mener Luftforsvaret er helt riktig og også svært viktig.

Baseforsvarskapasiteten er også omtalt i Riksrevisjonens rapport. F-35 utgjør en av USAs og flere andre partnerlands største militære kapasitet. Å beskytte denne teknologien, som er høyt gradert, er helt avgjørende. Siden vi etter hvert erfarte hva som måtte til for å tilfredsstille sikkerhetskravene til F-35, har volumet av vakthold og sikringspersonell økt for å møte samtidighetsambisjonen som ligger til grunn for F-35-anskaffelsen, men å være og operere på fire steder på samme tid krever mer vakthold og sikringspersonell enn det vi opprinnelig så for oss.

Baseforsvaret er økt, men det er fortsatt mangler både innenfor utstyr og i mengden personell. Luftforsvaret hadde medberegnet å benytte utstyr og personell fra Andøya i den planlagte oppbyggingen på Evenes og andre steder. Andøya ble ikke lagt ned, vi klarer å ivareta baseforsvar også der, men totaliteten gjør at vi har et stykke igjen i Luftforsvaret. Vi må derfor prioritere mer ressurser til baseforsvar også i årene framover.

Avslutningsvis vil jeg si at vi er blitt bedre og mer erfarne på å deployere og operere med F-35 både nasjonalt og internasjonalt. Vi gjennomførte i fjor våpeninstruktørutdanning med Nederland for andre gang. Dette er vår «Top Gun»-skole, som bidrar til at våre operatører holder verdensklasse. Vi har stilt med NATO-bidrag til Island flere ganger, senest for et år siden. Vi dro rett over jul til Polen på svært kort varsel, noe som viser at vi er i stand til å forflytte oss på kort tid.

Det er mye bra som har skjedd, og det er mye som er forbedret siden Riksrevisjonen skrev sin rapport – både med F-35 og rundt F-35. Ja, vi har utfordringer vi jobber med både nasjonalt og internasjonalt i F-35-partnerskapet. Ja, jeg har noen bekymringer rundt den videre utviklingen, men totalt sett mener jeg at vi har lyktes med innfasingen av F-35 som system. Jeg avslutter der jeg startet: Vi har i dag en betydelig økt operativ kampflyevne i forhold til det vi hadde med F-16.

Takk.

Møtelederen: Da går vi til saksordfører Seher Aydar, fra Rødt, som har 10 minutter til sine spørsmål.

Seher Aydar (R): Takk skal dere ha for gjennomgangen. Jeg har en del spørsmål til begge, og jeg starter med forsvarssjefen. Kan du si noe om hva konsekvensene for rikets sikkerhet er av at Norge ikke har fullt operative kampfly og ikke vil få det i 2025?

Eirik Kristoffersen: Hvis du ser på situasjonen rundt oss, vil jeg si at det er en akseptabel risiko å vente på at JSM skal bli fullt integrert i 2026. Vi har for så vidt heller ikke noe valg, men vi skulle gjerne vært klar i lø-

pet av den tiden som var satt av i programmet, nemlig at vi skulle være fullt operative i 2025. Det som mangler nå, er Joint Strike Missile for at vi skal kunne løse hele bredden i oppdragene.

Så har det vært påpekt av meg mange ganger at vi også må ha bedre utholdenhet. En av bekymringene vi har rundt F-35, er nettopp mengden våpen på lager i forhold til mengden våpen som kan leveres kontinuerlig. Så en av bekymringene både jeg og sjef Luftforsvaret har, er nettopp tilgang på våpen, det er da snakk om missiler og andre ting, som tar lang tid, og prisene stiger. Men akkurat nå er verden i en situasjon der det som er utpekt som en trussel mot NATO – Russland – er fullt opptatt med en krig i Ukraina, og det er ingenting som tyder på at vi står overfor et militært angrep på Norge den nærmeste tiden.

Seher Aydar (R): Takk. Forsvarsdepartementet sier, eller innrømmer – man kan kanskje bruke det begrepet – at de har mottatt bekymringer om bemanningssituasjonen siden 2012, men at det har vært uenighet om hvordan dette skulle håndteres mellom partene.

Forsvarsministeren sier også til Riksrevisjonen at Forsvaret har handlingsrom til å omfordele de årsverkene du har fått tildelt. Er det sann at dere har blitt tvunget til å flytte folk bort fra andre deler av Forsvaret og over til kampflyene, og hvilke konsekvenser har det i så fall for forsvarsevnen? Kan du kanskje også si noe om hvorvidt det at man kan være fullt operativ, også betyr at bemanningssituasjonen er på vei til å løse seg?

Eirik Kristoffersen: For det første er folk det viktigste i Forsvaret. Det er ikke noen tvil om at F-35-programmet undervurderte antall teknikere som måtte til for å holde flyene operative fra første stund. Dette er blitt påpekt lenge, og vi har også gjort noe med det. Jeg opplever at dette ble erkjent kanskje for første gang i 2019. Allikevel var ikke ressursituasjonen sann at vi automatisk kunne prioritere mange årsverk til Luftforsvaret, nettopp på grunn av det som ble påpekt – at det ville gå ut over andre ting. Vi har hele tiden forsøkt å balansere driften av Forsvaret i forhold til de rammene vi har, uten at det er blitt styrt direkte på årsverk. Det er rett.

Med den nye langtidsplanen er det erkjent at etterlepet på det Forsvaret vi har, altså uten å kjøpe noe nytt, er på rundt 70 mrd. kr. Noe av det er rett og slett flere folk. Så vi har nå en plan for å lukke disse gapene ved å produsere flere teknikere framover. Det kommer til å ta litt tid. Samtidig ser vi også på samarbeidet med industrien for å kunne bruke det vi kaller forsterkningsprinsippet. Noe må Forsvaret ha selv; noe annet må industrien støtte oss med. Det samme blir også viktig for å holde

flyene operative – hele tiden å få dekt gapet på tekniker-siden.

Seher Aydar (R): Forstår jeg det riktig at dere ikke har blitt nødt til å ta store kapasiteter fra andre deler av Forsvaret, som da har gått ut over forsvarsevnen ellers?

Eirik Kristoffersen: Jeg vil si at mange av ekstra-kostnadene som er kommet med F-35, ikke er penger som er tryllet fram. Det er klart at etterslepet på eien-dom, bygg og anlegg ikke er noe mindre i Hæren eller Sjøforsvaret enn det er på Ørland, men det har nå vært prioritert å få Ørland opp og gå fordi F-35 er en så viktig anskaffelse. At det har gått direkte ut over forsvarsevnen, vil jeg ikke si. Jeg vil si at det å prioritere F-35 har vært en riktig og viktig prioritering. Så er det mange kostnader i resten av Forsvaret som kommer med anskaffelsen av et sånt fly. Alle forsvarsgrener har nå lært seg å begynne å operere sammen, i samvirke med F-35, og de kostandene kommer jo også som en del av utviklingen av hele Forsvaret for å være bedre integrert med den nye kampflykapasiteten.

Øivind Gunnerud: Jeg kan knytte en kommentar til det siste. Internt i Luftforsvaret har vi i perioden fra 2019 og framover forsøkt å omprioritere ca. 70 årsverk inn mot F-35, innenfor det handlingsrommet vi i Luftforsvaret har hatt. Det har ikke gått nevneverdig ut over annen kapasitet. Det har det ikke gjort. Men fordi vi ikke gjennomførte – kanskje i etterpåklokskapen – en større oppbygging i perioden fra 2012 til 2019, har vi fått det jeg betegner som en liten baugbølge av mangel på personell foran oss. Det er klart at den summen av personell har vært såpass stor at den har vært krevende. Den er vel nesten ikke mulig å omprioritere. Det er derfor det nå ligger inne en signifikant økning på det i den nye langtidsplanen.

Seher Aydar (R): Takk for det. Jeg kan egentlig fortsette litt i sporet med personell til sjef Luftforsvaret. Riksrevisjonen finner at Forsvarsdepartementet har undervurdert behovet for personell i kampflyorganisasjonen. Det får vi egentlig også bekreftet både av dere og fra flere hold. Når ble Luftforsvaret klar over at F-35 ikke ville bli fullt operative innen 2025? Og varslet dere noen gang, og i så fall til hvem?

Øivind Gunnerud: Den gangen vi forsøkte å anta hvordan en organisasjon burde være for F-35 – det var altså tilbake i 2012 – og hvordan den skulle se ut i 2025, hadde vi egentlig lite empiri, vil jeg si. Vi hadde anbefalinger fra produsenten om hva som burde være et cirka-antall utøvende teknikere per fly, men det var vanskelig å si om det var en krigstidsorganisering, eller hva som lå

i det. Det ble da lagt et tallgrunnlag den gangen, som man skulle starte å jobbe etter.

Etter hvert som Luftforsvaret begynte å bruke flyene i USA i 2015, vi tok dem imot i november 2017, og vi ble initielt operative, og spesielt etter at vi hadde den første deployeringen til Island i januar/februar 2020, begynte vi å få såpass mye erfaring at vi kunne svare mer presist på hva organisasjonen burde være. Vi hadde rapportert om en underbemanning fram til det, og da kunne vi begynne å bli mer konkrete. Det gjorde at Luftforsvaret i sine rapporter i 2021 begynte å varsle – for å si det du spør etter – gult på om vi kunne oppnå full operativ evne i 2025 i henhold til prosjektplanen. De siste to årene fra 2022 har vi rapportert rødt på det. Derfor er vi der vi er, med at vi ikke når det i løpet av 2025, slik det lå til grunn tilbake i 2012.

Seher Aydar (R): Takk for et grundig svar. Dere har da varslet Forsvarsdepartementet om at mangler i EBA gjør at dere ikke får tak i nok personell, og at mangel på personell utfordrer målet om full operativ evne på F-35.

Hva tenker du om at Forsvarsdepartementet forteller til Riksrevisjonen at F-35 kan bli fullt operative, til tross for underdekning av boliger? Er det fra deres perspektiv realistisk, slik de svarer?

Øivind Gunnerud: Jeg klarer nok ikke å svare helt konkret på det, men det jeg kan si, er at det har vært bygd mye ute på Ørland, både inne og en del som har vært renoverte ute, som jeg nevnte et eksempel på i min innledning. Det som har vært en realitet, er at vi ikke har økt bare innenfor F-35; vi har også forsøkt å øke innenfor luftvern og baseforsvar. Totaliteten i det gjør at vi hele tiden har vært på etterskudd når det gjelder personellrelatert EBA. Og det er, for å si det sann, fullt på Ørland. Hver gang vi nå utdanner og ansetter flere mennesker, sliter vi litt med å finne et kvarter inne eller en leilighet ute til dem. Vi har gjort en del tiltak for å få det til. Blant annet har vi utvidet boområdet, slik at vi finner leiligheter vi kan leie til ansatte også lenger ut enn Ørland, og det er bygd en del inne, og det er pusset opp en del ting.

Jeg vil si det dithen at det har medført at noen kanskje har valgt å pendle, f.eks. å bosette seg i Trondheim i stedet for å bosette seg på Ørland, på grunn av mangel på leiligheter, men jeg vil ikke si det har vært negativt avgjørende for om vi har nådd operativ evne. Det er mengden personell, og som forsvarssjefen sa her, integrering av JSM, som kanskje er de to viktigste faktorene for det.

Seher Aydar (R): Da skal jeg prøve å snike inn et raskt spørsmål til forsvarssjefen helt på tampen. Har du eller Forsvaret på noe tidspunkt advart Forsvarsdepartementet om at urealistiske forutsetninger eller uløste

problemer med F-35 ville gi konsekvenser for den samlede forsvarsevnen for Norge?

Eirik Kristoffersen: Det viktigste vi har gjort, er den årlige usikkerhetsanalysen som jeg refererte til, som er tilgjengelig, og som har vært gitt til Forsvarsdepartementet, der vi hvert år påpeker usikkerheten rundt F-35. Så jeg opplever at rapporteringen rundt F-35 både til departementet og også videre har vært veldig åpen. Sånn sett skal de fleste utfordringene være godt kjent. Det med integrering av Joint Strike Missile er egentlig det som stopper at jeg kan erklære at F-35 nå kan løse alle oppdragene, og det er uavhengig av personellsituasjonen.

Møtelederen: Takk. Da går vi videre til spørsmål fra Arbeiderpartiet – Frode Jacobsen har 5 minutter.

Frode Jacobsen (A): Takk for gode innledninger og gode svar.

Det første spørsmålet mitt går til forsvarssjefen. Vi har hørt om undervurdering av behov for kompetanse og bemanning, og vi har lest at tolv fly skulle sove i telt og ikke under sheltere – selv om vi ikke akkurat snakker om Lars Monsen-telt. Beslutningene ble tatt langt tilbake i tid, i en annen sikkerhetspolitisk tid. Hvorfor tror du det ble sånn da man tok de beslutningene? Var det for å spare penger og ha minst mulig levetidskostnader, eller var det en naiv tro på at vi ikke kom til å ha sikkerhetspolitiske utfordringer de nærmeste årene?

Eirik Kristoffersen: Det blir jo litt å spekulere, men jeg mener at det er mange ting vi gjorde i Norge i 2012, som vi ikke hadde gjort i dag. Senest i 2017 besøkte jeg garnisonen i Porsanger, og der var det seks eller sju personer fra Hæren og et alliert treningssenter pluss en heimevernsstab. Det var det som var igjen. I dag ser vi at vi styrker garnisonen i Porsanger betydelig, fordi forsvaret av våre nærområder er viktig.

Når det gjelder F-35, har vi kommet opp med løsninger som har vært midlertidige, f.eks. teltløsninger, men det er klart at det beste for å ha full operativ evne er at vi har gode hangarløsninger, som det er på de shelterne vi har til de flyene som er godt beskyttet. Så er teltløsninger bedre enn ingenting.

Jeg tenker at det var en annen tid – 2012 var en annen tid enn 2025. Verden har gått i feil retning, og det preger også beslutninger som er tatt gjennom disse årene, både når det gjelder utvikling av Forsvaret generelt, og også når det gjelder F-35. Vi har også vært opptatt av at Ørland ikke lenger er en fredstidsbase. Spesielt etter annekteringen av Krym skjønnte vi at vi forholder oss til et annet Russland enn det man kanskje tenkte i 2012.

Frode Jacobsen (A): Da vil jeg gå over til læring. Det som er viktigst med tanke på både rapporten fra Riksrevisjonen og sånn som verden ser ut i 2025, er: Hva har dere lært? Nå skal det anskaffes nye fartøy på havet, og det skal anskaffes nye tanks og mye annet utstyr. Er det sånn at dere nå planlegger og jobber helt annerledes, ut fra faktisk å se hva slags behov vi har for mannskap til å betjene tanks eller fregatter, både om bord i fartøy og biler og også det tekniske i havner og andre steder? Kan vi nå være sikre på at ikke din etterfølger sitter med våre etterfølgere her om 20 år og sier at nei, vi tok feil, vi planla for dårlig?

Eirik Kristoffersen: Det viktigste tiltaket som er gjort, mener jeg er opprydning i ansvar og myndighet internt i forsvarssektoren. Det ansvaret jeg har fått for å planlegge helhetlig for personell, materiell, IKT, for å bruke det begrepet, og eiendom, bygg og anlegg i utvikling av Forsvaret, gjør at vi har en helt annen plan i dag, som det er et helt annet eierforhold til i hele Forsvaret, enn det vi hadde den gangen. Så jeg som forsvarssjef og mine etterfølgere er tydelig både ansvarliggjort og myndiggjort for å gjennomføre dette på en mer helhetlig måte. Det er kanskje den viktigste lærdommen fra hele investeringssiden tilbake i tid. Jeg har sittet i sånne høringer der man har kunnet peke på hverandre. Det blir ikke lett å peke på hverandre i framtiden. Vi har fått dette ansvaret, og det har vi gjort. Så vi planlegger mer helhetlig med tanke på både investeringskostnader og levetidskostnader.

Så må jeg si at F-35-programmet er et program som jeg bruker litt som mal, fordi det faktisk er både tenkt på levetidskostnader og tenkt litt mer helhetlig enn i veldig mange andre prosjekter tilbake i tid som jeg har gått inn i og sett på. Så jeg vil også skryte litt av dette programmet, som jeg har sett på gjennomføring av med en årlig usikkerhetsanalyse, nettopp for å oppdatere kostnadsbildet hele veien. Så jeg vil ikke bruke F-35 som det verste eksempelet. Det finnes andre eksempler som er verre.

Frode Jacobsen (A): Kan du nevne noen? (Munterhet i salen.)

Eirik Kristoffersen: Jeg skal ikke gjøre det.

Møtelederen: Da er turen kommet til undertegnede, som skal stille noen spørsmål fra Høyre på 5 minutter.

Jeg går rett til generalmajor Gunnerud, som sa at det hadde vært flere konkrete forbedringer og endringer etter Riksrevisjonens siste rapport for ca. to år siden. Jeg tror det kan være greit for komiteen å få konkretisert litt hvilke endringer som har skjedd siden Riksrevisjonens

rapport. Det kan være greit for oss at det gjenspeiles i innstillingen vi skal skrive etter dette.

Øivind Gunnerud: Ja, det kan jeg godt gjøre. Vi kan dele det litt opp.

Med hensyn til eiendom, bygg og anlegg, som vi forkorter til EBA, nevnte jo Forsvarsbygg tidligere i dag en del rundt det. Jeg kan selvfølgelig konkretisere de tingene. Det er ferdigstilt en rekke bygg på Ørland, eksempelvis nytt bygg for vakthold, altså der det skal kontrolleres ut fra. Det ble ferdigstilt for en stund tilbake, og det gjør at vi har veldig mye bedre grep rundt sikkerhetsdimensjonen på Ørland flystasjon.

I tillegg: Når det gjelder eksempelvis hele perimeteren rundt flystasjonen – det samme på Evenes, men på Evenes er det ferdigstilt – så lukker vi nå igjen den siste biten. Den har blitt noe forsinket fordi vi for noen år tilbake fant noen arkeologiske ting som måtte sjekkes ut før vi kunne fortsette. Så vi har fått ferdigstilt ytre perimeter på basen.

Vi har i tillegg ferdigstilt en kennel, så vi har altså Norges nest største kennel på Ørland, når det gjelder hundetjenesten i Luftforsvaret.

Så nevnte jeg litt om personellrelatert EBA. Det er kommet mye mer på plass, og det er bra. Vel så viktig er det at det er lagt et grunnlag for den videre satsingen. Som et eksempel: Der det til neste år kommer opp én ekstra forlegning for ansatte, er det i grunnen klargjort vann, vei og kloakk og slike ting for ti ekstra kaserner. Det er et veldig godt eksempel på at man bereder grunnen for framtiden. Dette var innenfor EBA.

På IKT-siden vil jeg si det slik at det systemet som understøtter F-35, som har forkortelsen Alis, ikke har vært helt optimalt. Der er det nå en overgang til et nytt system – dvs. egentlig en videreutvikling av det gamle systemet – som vi kaller Odin. Det gjør at logistikkdriften av F-35-systemet skal bli bedre. Det er noe av det som har skjedd på IKT-siden. I tillegg har det også skjedd en rekke andre ting innen IKT som er høyere gradert, og som jeg ikke kan omtale her i dag.

Når det gjelder personell, er det slik at vi har klart å utdanne flere flyvere siden sist, men vi har nå også beredt grunnen for å øke flyverproduksjonen. Det er viktig å understreke. Flyvere er det dessverre ekstremt kostbart å utdanne. Det er lange ledetider, og det er mye seleksjon, så det er vanskelig å få tak i dem. Dette har skjedd siden sist.

På teknikersiden, og for så vidt også innen de andre personellkategoriene, har vi økt rekrutteringen og ikke minst økt inntaket av lærlinger. Bare for å nevne noen tall som jeg har med meg her: For en stund tilbake hadde vi eksempelvis på Ørland bare kapasitet til å ta inn opp til ti lærlinger. Jeg tror vi nå ligger på rundt 25, men det

ligger i planene at vi skal opp til over 30 lærlinger i året, som vi da kan utdanne og ta inn på systemet. Dette er eksempler innenfor personell.

Vi har også sett at innenfor personelldimensjonen er det bedre hvis det er færre som sitter og bestemmer over menneskene. Tidligere var det ansvaret til Cyberforsvaret å drifte en del av våre IKT-systemer, men det personellet er nå overført til Luftforsvaret, slik at vi kan få til en mer helhetlig drift.

Det er også en ting i det forsvarssjefen nevnte. Med det nye styringsskiftet og tillitsreformen som kommer, vil Luftforsvaret i løpet av det neste halvåret få overført en del enheter fra det som i dag heter Forsvarsmateriell luftkapasiteter, som driver med flåtestyring av flyene våre, over til Luftforsvaret slik at jeg kan få et mer helhetlig ansvar.

Dette er 10–12 eksempler på at mye har skjedd de siste to årene. Jeg ønsker å understreke at selv om vi nå skrur opp produksjonen, med eksempelvis utdanning og rekruttering av teknisk personell, så er ledetidene ganske lange.

Møtelederen: Veldig kort til oppfølging: Situasjonen med teknikerne, som vi håper å få løst – når denne planen er gjennomført, vil vi da havne på et akseptabelt nivå sammenlignet med de andre partnernasjonene? Vi fikk høre tidligere i dag at vi pro tempore ligger på bunnen.

Øivind Gunnerud: Med de planene vi har, og de ressursene som er allokert i langtidsplanen, vil vi over tid komme opp på et nivå som vi mener tilfredsstillende det som var planlagt i 2012 – full operativ evne. Det ivaretar en samtidighet på fire steder til samme tid, hvis vi blir kalt ut for å løse fire oppdrag på fire forskjellige steder. Det er fortsatt et lavere teknikerantall enn hva en del andre land har, men det er også vanskelig å sammenligne fra land til land fordi våre teknikere har litt ulik utdanning. Vi har noen teknikere som kanskje kan gjøre flere forskjellige oppdrag, mens man i andre land kanskje er mer spesialisert. Vi vil fortsatt ligge noe under en del land som vi liker å sammenligne oss med, f.eks. Storbritannia og USA, men fortsatt betydelig over det vi har i dag.

Møtelederen: Tusen takk. Da er det Senterpartiet med Sara Hamre Sekkingstad. 5 minutter – vær så god.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det. Mitt første spørsmål går til forsvarssjefen. Noko av kritikken har vore at estimatet rundt levetidskostnadene er undervurdert. Meiner dokker at avgrensinga som er gjort knytt til levetidskostnadene, er godt gjennomarbeida og riktig vurdert?

Eirik Kristoffersen: Det er et kjempegodt spørsmål. Det som er poenget, er at det vi har gjort i kampflyprogrammet, er å holde oss til de avgrensingene som gjaldt tilbake i 2012. Det har gjort at det er mye lettere å følge kostnadsbanene framover. I etterpåklokskapens navn ville jeg nok ha inkludert mer i kostnadsanalysen fra 2012 enn det som ble gjort.

Når vi først har valgt den modellen, er det veldig bra at vi kan sammenligne kostnadene gjennom faktisk hele kampflyets levetid. Da snakker vi om de samme tingene – vi snakker ikke om epler og pærer, men om epler og epler. Det har vært veldig nyttig for meg nettopp for å kunne gi de tallene til dere, der vi ser at det er valutaen som gjør at kampflyanskaffelsen blir dyrere i både anskaffelse og levetid. Det som var lagt til grunn i valuta-kostnader mot dollar, var betydelig lavere enn det som er fakta i dag. Bare den kursen jeg så i morges, drar på seg enorme kostnader for Forsvaret i levetiden, og sannsynligvis også i anskaffelsen av de siste. Usikkerheten rundt valuta har Stortinget nå bestemt seg for å kompensere for i investeringskostnadene, men jeg sitter fortsatt med risikoen i levetiden, og det må vi ta årlige runder på i budsjettdiskusjonene.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det. Eg vil følge opp litt det svaret som vart gjeve. I etterpåklokskapens namn vart det sagt at ein ville ha inkludert meir – det handlar òg om læring. Kan du utdjupe det litt meir?

Eirik Kristoffersen: Vi skal være forsiktige med å ta med alt, men det er klart at det er en del kostnader som går veldig direkte inn på F-35, som f.eks. utvidelsene av shelterne, som ikke lå inne opprinnelig. Om vi tenkte oss nøye nok om eller ikke da den beslutningen ble tatt, er det som er spørsmålet, men når det først ikke er med, må det hvert fall ikke tas inn senere, da må det være i tillegg.

Det er garantert andre ting i framtidige prosjekter som jeg vil inkludere i anbefalingene til Stortinget på Kategori 1-prosjekter, der vi må ta med oss mer av det totale kostnadsbildet. Det gjelder spesielt levetid, oppgraderinger og antall våpen for å få det mest mulig realistisk. Vi ser også, som jeg også var inne på i min innledning, at vi har gått til anskaffelse av flere våpen enn det som opprinnelig lå inne, fordi vi ser at det er behov for det for å utnytte F-35 fullt ut.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det. Det vart sagt i eit tidlegare svar at ein no planlegg meir heilskapleg, og eg har igjen eit spørsmål til forsvarssjefen. Meiner de at heilskapen er godt vareteken i kampflyprogrammet sånn det er i dag?

Eirik Kristoffersen: Hvis vi ser bort fra de tingene som vi selv tar kritikk for, inkludert antall teknikere per fly, som vi mener var estimert altfor lavt, vil jeg si at helheten i kampflyprogrammet er godt ivarettatt. Men så har verden endret seg, noe som gjør at vi har endret vårt syn på hvordan F-35 skal operere. Da er vi tilbake til diskusjonen som har vært tidligere: Når man la til grunn et scenario som egentlig var et høyintensitets-scenario for bruk av F-35, og bygde det man kan kalle en fredstidsbase, var det ikke da en motsetning? Jo, opplagt. Samtidig fikk vi hvert fall 52 fly, og da er det lettere å gjøre noe med beskyttelse og luftvern enn det hadde vært å gå inn og kjøpe enda flere fly basert på etterpåklokskap. Jeg vil si at scenarioet som ble lagt til grunn, var godt for anskaffelsen av fly, og så blir kostnadene større fordi verden har endret seg, men det er lettere å gjøre noe med de tingene som har endret seg, enn antall fly.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det. Til slutt har eg eit spørsmål til sjef Luftforsvaret. Det vart sagt i eit svar at ein hadde lite empiri i 2012 knytt til bemanning, at ein rapporterte på underbemanning og at ein i 2020 kunne verte meir konkret på dette. Eg noterte meg òg at det vart sagt at denne rapporteringa har gjeve resultat – det er mogleg eg har notert feil – men eg lurar på om du kan utdjupe dette? Korleis opplever ein at rapporteringa vart følgt opp?

Øivind Gunnerud: Vi startet et større arbeid etter vi hadde deployert utenlands med flyene for første gang. På det tidspunktet var jeg selv sjef for Ørland og Bodø flystasjoner. Etter oppdrag i alle disse koordineringsforumene vi hadde opp mot forsvarsstaben og Forsvarsdepartementet, lagde vi en analyse av hvor mye personell vi mente vi trengte, basert på den erfaringen vi hadde. Vi brukte et stykke tid på det, så gikk det til luftforsvarsstaben, som kvalitetssikret og justerte noe på det. Så gikk det videre opp til forsvarsstaben og til slutt opp til departementet. Det medførte at forsvarsstaben og departementet så at dette er en utfordring vi har, og som vi er nødt til å gjøre noe med. Vi har fått svar fra departementet rundt det, og de innser at det er krevende å øke bemanningen så mye på kort tid, så i mellomtiden har man akseptert et noe lavere ambisjonsnivå, og i tillegg har det vært allokert mer ressurser inn mot F-35. Det er et konkret eksempel på at det har gitt resultater, og det har også vært tatt inn i arbeidet med langtidsplanen.

Møtelederen: Da er det Fremskrittspartiet og Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (FrP): Takk, komitéleder. Jeg skal begynne med et prinsipielt spørsmål ved å lese av det som står i Riksrevisjonens konklusjon:

«Det er kritikkverdig at Forsvarsdepartementet, i perioden 2012 til 2022, ikke har budsjettert slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025.

Forsvarsdepartementet har vesentlig undervurdert behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen.»

Da er mitt første spørsmål: Har Forsvaret og tidligere forsvarssjefer sagt fra til offentligheten og Stortinget at det ikke er samsvar mellom det man ønsker, og det som det budsjetteres med? Med andre ord: Bemanner man og lager planer basert på tildelte ressurser, eller kommer man med planene ut fra sine behov?

Eirik Kristoffersen: Jeg vil si at vi gjør begge deler. Først kommer vi med anbefalinger til hva vi trenger, f.eks. gjennom usikkerhetsanalysen, som gjøres årlig og rapporteres på som en del av budsjettinnspillet. Så får vi budsjettet og lager planen basert på det vi får. Så vi må gjøre begge deler.

Jeg vil også ta kritikk for at Forsvaret ikke var tydelig nok på at teknikerløsningen som ble valgt for F-35, var for optimistisk tilbake i tid. Jeg mener vi gjorde tydelige valg – det blir rett å si fra 2019 – der vi begynte å øke utdanningen og øke antall teknikere. Vi står i en situasjon i dag der vi både må utdanne flere folk og beholde dem vi har, og samtidig jobbe tettere med industrien for å klare å holde flyene så operative som mulig.

Carl I. Hagen (FrP): Da er jeg glad for at du bekrefter begge deler. Det er litt av det som er avgjørende. Jeg husker – langt tilbake – en strid som regjeringen og delvis Stortinget hadde med forsvarssjefen. De mente han uttalte seg for friskt, og de ønsket at kritikken fra forsvarssjefen overfor myndighetene skulle dempes. Det var Bull-Hansen som fikk den kjeften. Føler du at du nå har full frihet til å si det du mener, eller må du legge bånd på deg for å ikke gjøre oss politikere litt sure og kanskje strammer enda mer inn på økonomi eller andre ting?

Eirik Kristoffersen: La meg si til Stortinget at jeg føler at jeg har full frihet til å si det jeg mener. Det vil jeg være overtydelig på. Det er ingen grunn til at jeg ikke skal gjøre det, og jeg mener at jeg gjorde det i fagmiljøet. Jeg mener også at Stortinget vedtok en langtidsplan som lukker alle de operative gapene jeg påpekte. Så tar jeg et forbehold, og det er at prisstigningen på militært materiell er så mye høyere enn det vi ofte legger til grunn, og det er en utfordring. Den andre utfordringen er, som jeg var inne på, en veldig svak krone,

som gjør at valutakostnadene på driftssiden blir båret av Forsvaret i driftsfasen. Men jeg føler absolutt at jeg kan si det jeg mener.

Carl I. Hagen (FrP): Kan jeg legge til at det jeg sa den gangen, var at forsvarssjefen skal ikke bare kunne si det han vil – han skal ha en plikt til faktisk å si det, slik at også offentligheten er kjent med det.

La meg så gå tilbake til bemanningen, som har vært et vedvarende problem, og der vi skjønner at man relativt tidlig, etter 2012, visste at de fleste fra Bodø ikke ville flytte til Ørland. Foretok da Forsvaret noen vurderinger og eventuelt forslag om å forandre vedtaket om Ørland som hovedflystasjon, og beholde Bodø? Det lå implisitt i noen av organisasjonenes svar tidligere i dag at de visste det veldig tidlig, men det medførte ikke noe. Sa Forsvaret ifra om at det kanskje skulle revurdere den distriktspolitiske beslutningen om Ørland?

Eirik Kristoffersen: Først vil jeg bare si at F-35 er et formidabelt kampfly, men også et kampfly som støyer. Så det å ha en F-35-base i Bodø vil jeg si at jeg i ettertid er skeptisk til. Det var lurt å legge det til et annet sted, rett og slett på grunn av støyen og driften av F-35. Så kan man diskutere om Ørland var det rette eller ikke, men det var nå Ørland eller Bodø det sto om.

Når det gjelder personellsituasjonen, så kan sjef Luftforsvaret fortelle litt om hva som skjedde med alle de teknikerne som var i Bodø, for man fant også løsningsalternativer der – hvis du vil utdype det?

Øivind Gunnerud: Ja, jeg kan si litt om det. Det er klart, det lå inne i planene våre at vi skulle forsøke å få med oss et godt antall av de teknikerne som var på F-16 i Bodø, og som hadde vært der i mange år. Hvis vi går noen tiår tilbake, hadde altså Bodø omtrent to tredeler av Luftforsvarets beholdning av teknikere, og Ørland og F-16 hadde en tredel, så Bodø var den store basen. Man jobbet ganske aktivt med å prøve å vise fram Ørland, fortelle hva planene var, og gi informasjon til personellet i Bodø i de årene. Det er klart, det personellet hadde som oppdrag å drive F-16, som etter en tid faktisk ble flyttet til Bodø, for da samlet vi F-16-aktivitetene i Bodø, mens vi drev og bygde opp F-35 rundt 2020. Vi fikk flere og flere signaler om at ikke så mange var interessert i det. Det skyldtes nok, etter mitt syn, ikke at det var noe galt med Ørlands-området, men det handlet rett og slett om hvor krevende det var å eventuelt pendle fra Bodø til Ørland. Jeg prøvde det selv, siden jeg jobbet der ute, og det er klart, man brukte halve søndagen og hele fredagskvelden på å komme seg opp og ned, så det gjorde at mange var skeptiske til pendling. Å være med i det vi skulle bygge opp på Evenes, derimot, hvor det

egentlig gikk flere daglige ruter direkte fra Bodø til Evenes, var det mer personell som var interessert i.

I omstillingen av Bodø og nedleggelsen av Bodø flystasjon er jeg egentlig ganske fornøyd med at vi ikke måtte si opp en eneste person. Vi fant løsninger for de aller fleste. Det var en del som gikk av med pensjon. Det var kun noen håndfuller som var med til Ørland fra Bodø. Tidligere ble tallet 5 nevnt, og det stemmer for helt på slutten. Vi hadde noen som var med fra Bodø og over til Ørland også på et tidligere tidspunkt, men det var ikke mer enn 10–20 teknikere som var med til Ørland fra Bodø. Men en stor del ble med over på P-8, altså det maritime overvåkningsflyet som vi anskaffet og har etablert på Evenes. Det betyr at oppbyggingen av Evenes, innenfor P-8, har gått lettere av den grunn. Så vi har fått videreført mye av personellet, men vi fikk dem ikke med oss over på F-35, hvilket naturligvis hadde betydning for antall teknikere på F-35.

Møtelederen: Da går vi til Audun Lysbakken, som har 5 minutter.

Audun Lysbakken (SV): Takk skal du ha.

Først til forsvarssjefen, siden du gikk helt tilbake til valget mellom flytypene i 2008: Jeg har lyst til å spørre deg – fordi levetidskostnader var helt sentralt i argumentasjonen den gangen – om vi i dag kan si at F-35 var det billigste alternativet, eller ble den beslutningen tatt på et grunnlag vi i dag ikke kan være sikre på om var riktig?

Eirik Kristoffersen: Det er uten tvil det beste alternativet, og ...

Audun Lysbakken (SV): Men det var ikke det jeg spurte om. Jeg spurte om det var det billigste alternativet, for det var helt sentralt i debatten den gangen.

Eirik Kristoffersen: Mellom F-35 og Gripen?

Audun Lysbakken (SV): Ja.

Eirik Kristoffersen: Da må jeg nesten spørre Sigurd Fongen om støtte.

Sigurd Fongen: Det var det tallene viste i 2008. Så har usikkerhetsanalysen for kampflyprogrammet vært videreført hvert eneste år siden 2008, og den siste usikkerhetsanalysen viser at hvis du ser bort fra valuta, ligger levetidskostnadene noe under det som ble beregnet i 2008. Siden nedvalget ble gjort i 2008, har det heller ikke vært gjort oppdaterte analyser på de andre kandidatene. Derfor kan vi ikke si noe annet enn de tallene som forelå på nedvalgstidspunktet.

Audun Lysbakken (SV): Men gitt at valuta er en så stor del av kostnadene, som forsvarssjefen sa i stad, så kan vi ikke se bort fra valuta, kan vi det?

Eirik Kristoffersen: Det er jo det som er poenget med F-35, at flyet har blitt billigere enn det som lå til grunn, både i ...

Audun Lysbakken (SV): Mitt poeng er bare at man har visst om valutarisikoen hele tiden, ikke sant, så den er jo en del av bildet, men ok, la oss gå videre.

Eirik Kristoffersen: Det som ble lagt til grunn, var jo en valutakurs fra ekstern kvalitetssikring som er langt under det som er prisen i dag.

Audun Lysbakken (SV): En svært lav dollarkurs – men la det ligge.

Fortsatt til forsvarssjefen: Tidligere i høringen har vi fått høre fra Forsvarsmateriell at de har lagt til grunn Forsvarets tall for bemanningsbehov i usikkerhetsanalysene. Fra JPO har vi hørt at det lenge har vært klart at andre land la et høyere behov for personell til grunn, og fra de tillitsvalgte har det blitt sagt at de egentlig har advart mot anslagene helt tilbake til 2012. Da er jo spørsmålet hvorfor ikke alle disse ble lyttet til tidligere, altså hvorfor Forsvaret ikke har lagt et mer realistisk anslag for bemanning til grunn tidligere. Det snakkes her om 2019, men det virker som om man har advart mot dette i lang tid før det.

Eirik Kristoffersen: Fram til 2019 lå hele F-35-programmet i Forsvarsdepartementet. Fra 2019 ble forsvarssjefen prosjekteier, og da jeg gikk på i 2020, var jeg prosjekteier for F-35-programmet. Vi la til grunn de innspillene vi fikk fra Luftforsvaret, som en økning i antall teknikere fra det som opprinnelig lå inne, til nesten en dobling av antall teknikere per fly, og det er det vi jobber ut fra nå. Hvorfor det ikke ble hørt på fra 2012 og framover, er vanskelig for meg å svare på, men det er helt rett at vi tar kritikk på at vi burde vært enda tydeligere på det og prioritert enda hardere, også internt, når vi tydeligvis ikke fikk gjennomslag for det økte behovet.

Så må jeg også si at det er gjort mange erfaringer med F-35. Norge var en av de første nasjonene som fikk den, og vi blir stadig klokere. F-35 kommer aldri til å bli ferdig. Det er et kampfly som kommer til å ha en helt annen kapasitet i 2040, enn det det vil ha i 2030. Det er en programvare og et kampsystem som kommer til å utvikle seg på samme måte som F-16 gjorde. Det F-16-flyet vi hadde i 2020, var et helt annet fly enn det vi hadde på 1980-tallet.

Vil du legge til noe der, sjef Luftforsvaret?

Øivind Gunnerud: Ja, på det tidspunktet, i 2012, jobbet jeg et helt annet sted i hierarkiet og var fagsjef for kampfly lokalisert på Rygge. Diskusjoner rundt hva som er den riktige bemanningen, var krevende. Som jeg nevnte her tidligere: Vi hadde tallene fra produsenten, men vi var usikre på hva som var riktig å legge til grunn. Hadde vi lagt de største tallene til grunn, ville det betydd store endringer av skolesystemet vårt, med EBA-konsekvenser der osv. Så det er klart at det også var en kostnadsdimensjon med det, men samtidig var det en usikkerhet – hva er det riktige? Derfor visste vi at i 2012 er det 13 år til vi skal være fullt operative, så vi har en del tid på å justere dette. Det ble derfor skrevet ned at man regelmessig skulle «visitere» personellanalysene for å se om det var grunnlag for justeringer.

Så må man nesten rette spørsmålet til dem som jobbet i departementet den gangen, om hvorvidt det ble gjort. Men en av grunnene til at det ikke ble gjort regelmessig, eller at det ikke medførte et resultat, var at vi i Forsvaret også hadde problemer med å fortelle hva som er den beste bemanningen, for vi hadde ikke noe særlig erfaring med systemet. Og det er det som forsvarssjefen er inne på: Når vi da først fikk den erfaringen, klarte vi å levere et bedre grunnlag, og det er nå tatt inn i usikkerhetsanalysen.

Møtelederen: Da går vi til Grunde Almeland fra Venstre, som har 5 minutter.

Grunde Almeland (V): Jeg fortsetter på det som går på bemanning. Dere har svart omfattende på det allerede, men jeg lurer på det som tidligere ble nevnt om 2015, erfaringene man gjorde seg fra den gang, da man etter hvert også så hva behovet var, og de regelmessige oppdateringene av personellbehovet, personellanalysen, som man nevner her. I hvilken grad vektla man erfaringer fra andre samarbeidsland? Andre land hadde helt andre beregninger på det faktiske personellbehovet, og det er jo sentralt rett og slett å se på hvordan man regner på det. Jeg forstår det ikke helt. Hvor jevnlig gjorde man nettopp den sjekken opp mot andre land?

Øivind Gunnerud: Vi må ikke glemme at Norge var ganske tidlig ute med F-35 i forhold til en del av våre naboland – Danmark og Nederland for å nevne to av de nærmeste. Vi hadde, som sagt, ingen erfaring med det den gang, men vi hadde erfaring med F-16, og vi hadde erfaring med amerikanernes F-16 gjennom mange, mange år. Det vi erfarte, var at amerikanerne hadde et annet syn på hvordan de skulle innrette bemanningen. Det kan godt være at de hadde et annet ressursgrunnlag også. Jeg har selv jobbet i USA og fløyet F-16 noen år, og jeg har sett hva de har. Den gang stilte jeg meg spørsmål, for vi klarer å gjøre det samme med et færre antall

personell. Vi har på enkelte områder klart oss med en noe annen bemanning fordi vi har utdannet og kanskje brukt våre teknikere på en litt annen måte. Vi hadde sammenligningsgrunnlag på F-16. Vi hadde ikke noe særlig på F-35. Så det var egentlig stor usikkerhet. Hva er den riktige innretningen av systemet? Men vi hørte på dem, og de anbefalte mer enn det vi la til grunn. Det forsøkte vi å kommunisere også i den tiden, og så ble vi sterkere og sterkere i vår argumentasjon etter hvert som vi fikk mer og mer erfaring selv med F-35 under norske forhold.

Grunde Almeland (V): Bare så jeg forstår deg riktig: Du sier altså at sett bort fra de anbefalingene som lå til grunn før man faktisk dannet seg erfaringer med selve bruken, var Norge såpass tidlig ute at det egentlig ikke var erfaringer å hente fra andre land.

Eirik Kristoffersen: Jeg vil si at det var todelt. Det ene er at vi var tidlig ute og dermed måtte gjøre våre egne erfaringer. Det andre er at vi er veldig effektive i Norge. Det er ikke én person til én jobb. Det er én person som gjør flere ting. Så vi er en veldig effektiv vedlikeholdsorganisasjon på mange områder. Sjef Luftforsvaret var inne på det i sted også: Vi har ikke bare utfaset F-16 og innfasert F-35 og likevel klart å opprettholde leveransene til NATO. Vi har faktisk også fasert inn F-16 i støtten til Ukraina. Og det klarer vi med de folkene vi har, så det er en stor honnør til folkene vi faktisk har. Så må vi høre på det som også blir sagt, nemlig at det var dimensjonert for lite, for det var det. Og derfor må vi opp i det antallet som nå er bestemt, som ca. er en dobling av det som opprinnelig lå inne av teknikere per fly.

Grunde Almeland (V): Jeg slenger på et siste spørsmål. Når man innså at mye av det personellet man kanskje hadde regnet med eller ønsket at skulle flytte over fra Bodø til Ørland, ikke gjorde det, er opplevelsen at man gjorde tilstrekkelig med tiltak tidlig nok for faktisk å prøve å komme i en posisjon til å være klar for 2025?

Eirik Kristoffersen: Jeg vil si at tiltakene ikke ble gjort tidlig nok. Derfor er vi i den situasjonen vi er i nå. Men tiltakene er nå gjort, og med både flyfaglinjene, økt antall lærlinger og også styrking av Luftforsvarets tekniske skolesenter ser vi en løsning på utfordringene, men det kommer til å ta litt tid, og det er avhengig av at vi klarer å rekruttere godt. Det tenker jeg at vi kommer til å klare. Men vi er også en del av en nasjonal og global mangel på teknikere, så flinke folk kommer til å få gode tilbud. Det er litt opp til oss nå, men vi kan ikke skylde på noen andre.

Grunde Almeland (V): Betydde det at man innså for sent at færre ønsket å flytte over fra Bodø til Ørland,

eller holdt man håpet oppe for lenge for å prøve å få dem over? Hvor i prosessen burde man egentlig sett det?

Eirik Kristoffersen: Jeg vil si at det vi bommet på, var å ikke øke utdanningen tidlig nok. Det at folk heller valgte å pendle til Evenes, tenker jeg var fint for den enkelte og også fint for innføringen av det maritime overvåkingsflyet. Det er heller ingen tvil om at Ørland er et vanskelig sted å pendle til, og veldig mange av våre ansatte i dag er i forhold der begge har en karriere og begge har jobber, og man tar valg når det gjelder bosted, noe som for mange innebærer pendling. Da er Ørland fra andre steder enn Trondheims-området litt vanskelig å pendle til. Det går f.eks. ikke rutefly mellom Ørland og Oslo på samme måte som det gjør mellom Evenes og Bodø.

Jeg vet ikke om du vil legge til noe på det, Øivind?

Øivind Gunnerud: Vi forsøkte å gjøre en del grep på utdanningssiden, men det er klart at vi hadde også noen forhold som gjorde det krevende for oss å komme ordentlig i gang, som forsvarssjefen var inne på. Nedleggelsen av Kjevik og etablering av et skolesenter på Værnes medførte jo i overgangen at det var vanskelig å rekruttere til Kjevik, for det skulle legges ned, og det var vanskelig å rekruttere til Værnes, for der hadde vi ikke satt i gang byggingen. Nå er det prosjektet bestemt, så nå har vi et troverdig narrativ å komme med. Det har gjort at vi har hatt problemer med å skru opp produksjonsvolumet internt i Luftforsvarets egen organisasjon av ulike årsaker.

Det er også det at vi dessverre har en alderssammenstilling i personellet i Luftforsvaret som er ganske krevende. Det ble på 1980-tallet ansatt store kull som nå kan gå av med alderspensjon, noe som gjør at selv om vi klarer å skru opp produksjonen, har vi en del som slutter av naturlige årsaker. Vi har nå en prognose som sier at vi skal klare å bygge oss oppover, men det vil ta noen år før vi kommer dit at bemanningen er på det FOC-nivået som ble planlagt i 2012. I mellomtiden gjør vi grep. Blant annet benytter vi oss av sivile partnere som hjelper oss med teknisk understøttelse, både nasjonalt og internasjonalt.

Møtelederen: Da går vi over på den åpne spørsmålsrunden – Kirsti Leitrø fra Arbeiderpartiet først.

Kirsti Leitrø (A): Tusen hjertelig takk for gode redegjørelser. Som ørlending går det fantastisk fint å pendle til Oslo.

Da forsvarsministeren i 2012 var på Ørland og sa at Ørland var valgt, var det nettopp på grunn av flystøy og nærhet til treningsområdet. Utfordringen var nettopp

det dere pekte på – kommunikasjon. Det var en forutsetning at det skulle være en flyrute til Bodø for å lykkes. Det var en utdanningsplan for å styrke den, og det var hurtigbåt og kommunikasjon til Trondheim. Alt dette var kjent i 2012, men ble ikke fulgt opp før i 2021. Det dere sier, er at det underveis har blitt større samsvar mellom ansvar og myndighet. Boliger til de ansatte har også vært en stor utfordring. Jeg har da to spørsmål som dere kanskje kan svare på. Det ene er: Hvordan er samspillet med Forsvarsbygg, altså med ansvar og myndighet for å få det som Luftforsvaret har behov for til riktig tid? Alt henger sammen med alt. Hvordan er vurderingen? Er det hjelp i å få en flyrute nå? Så til utdanningssystemet, som ble endret i 2018, og som f.eks. Ombudsmannen for Forsvaret nå sier burde endres: Hva er deres syn på det?

Eirik Kristoffersen: Det som har skjedd de siste årene, er at jeg som forsvarssjef har fått et mye mer helhetlig ansvar for å legge fram prioriteringer også for hva Forsvarsbygg skal investere i, og for hva Forsvarsmateriell skal anskaffe. Det er den helhetlige planen for gjennomføringen som jeg snakket om i stad. Jeg vil si at samarbeidet med Forsvarsbygg er godt. Alle etatssjefene i forsvarssektoren møtes månedlig for å gå gjennom hele gjennomføringen av den nye langtidsplanen, og så møtes vi kvartalsvis for å avdømme alle investeringsprosjekter før vi eventuelt sender fra oss anmodninger om endringer til departementet eller ting som må til Stortinget. Det er blitt veldig bra, vil jeg si.

Så er det hele tiden en prioritering. Vi må huske at Forsvarsbygg sannsynligvis har et etterslep på tilstandsgraden for Forsvarets boliger på over 0,5 mrd. kr i året, over veldig, veldig mange år. Det etterslepet skal tas igjen, og det kommer til å være press i markedet og i Forsvarsbygg for å få lukket dette gapet, og det har jeg stor respekt for.

Samtidig har Ørland prioritet. F-35 er, som jeg også sa i innledningen min, noe av det viktigste vi anskaffer for forsvaret av Norge og landet vårt, så det kommer til å ha prioritet framover også. Vi ser nå at de planene som er lagt for å utbedre boligsituasjonen på Ørland, er gode, men det er ikke nok. Vi må også basere oss på at folk enten kan skaffe seg bolig selv eller pendle til andre steder, og det er jo ofte det den enkelte vil, så jeg synes det er bra.

Når det gjelder utdanning, opplever jeg at det som er gjort de siste årene, dekker mye av det behovet som vi har påpekt der, også innenfor ordningene på skolesystemet, inkludert flyfaglinjen ute på Fosen. Det vil hjelpe.

Vil du legge til noe til det?

Øivind Gunnerud: Jeg kan knytte et par tilleggs-kommentarer til det. Når det gjelder samarbeidet med Forsvarsbygg på lokalt nivå, er det kjempebra. Det er utrolig bra, det de prosjekterer for oss og får bygd ferdig. Spesielt må jeg få berømme det jeg kaller brukermidvirkning, altså når man skal gjøre de små justeringene i et bygg for å få det til å bli ordentlig brukervennlig for oss som skal overta det. Da er det veldig, veldig god dialog. Jeg må altså få lov til å berømme det samarbeidet, for det er bra. Det er det.

Også denne styringsendringen som skjer, som også forsvarssjefen var inne på, gjør at jeg som sjef Luftforsvaret kan prioritere mindre prosjekter og slipper å måtte sende dem til godkjenning helt opp til departementet, sånn som det var før. Det tror jeg også gjør at vi kan få til et samarbeid som kan omsette raskere.

Jeg har også registrert der jeg jobber at i flere av EBA-prosjektene som vi foreslår, synes jeg grunnarbeidet og papirarbeidet som må gjøres for til slutt å få saken opp i Stortinget, til dere, har skjedd raskere i de senere årene, hvilket jeg synes er bra.

Til spørsmålet ditt om flyrute: Ja, jeg vil si at hvis vi får på plass en fast flyrute – akkurat nå er det Forsvaret som har avtaler og jobber med det – også på de distansene hvor Luftforsvaret er lokalisert, vil det skape en sikkerhet. Det er viktig for oss. Det vil skape forutsigbarhet for personellet. Vi hadde jo for noen år siden en rute til Ørland, som du kjenner til, med et flyselskap som gikk konkurs. Da skaper det en usikkerhet og en sårbarhet. Det er viktig at vi har god kommunikasjon til de stedene hvor vi opererer.

Møtelederen: Da må vi gå videre til saksordfører Aydar – vær så god.

Seher Aydar (R): Takk skal du ha.

Jeg har et spørsmål til sjef Luftforsvaret om samtidighetskravet. I regjeringens budsjettforslag for 2025 står det:

«I samråd med Forsvaret har kravet til samtidig oppdragsløsning blitt justert fra fire til tre steder.»

Jeg hadde egentlig tenkt å spørre deg hva det innebærer, og så noterte jeg meg – hvis jeg noterte riktig – at du sa at dere regner med å komme opp i fire oppdrag samtidig i løpet av langtidsplanen. Da lurer jeg på: Når regner dere med at F-35 kan løse oppdrag på fire steder samtidig, og hvorfor ble det nedjustert? Har det blitt oppjustert? Hva er korrekt?

Øivind Gunnerud: I Prop. 73 S for 2011–2012 og Prop. 151 S for 2015–2016, fra henholdsvis 2012 og 2016, står ambisjonsnivået beskrevet. Det inneholder en samtidighet på fire ting – man skal altså operere F-35 på fire steder samtidig. Mangelen på skrog, altså antall

fly, er én ting. Vi har heller ikke fått på plass det vi kaller et deployeringskit, det vil si det materiellet vi må ha med oss for å kunne klare å operere på et annet sted enn Ørland og Evenes, hvor dette materiellet er fastmontert allerede, for å si det sånn. Det får vi nå i løpet av 2025.

I erkjennelsen av det, pluss mangelen på personell, har vi fått en forståelse for at vi klarer å dekke en samtidighet på tre oppdrag nå. Det skjer i dag. Vi er i dag på beredskap på Evenes, vi opererer, trener og øver på Ørland, og vi står med et detasjement i Polen. Vi har fått en aksept for det, slik at det er ambisjonen slik det ligger an nå, og vi jobber selvfølgelig videre mot den ambisjonen som er satt der.

Samtidig: Den operative evnen man trenger, den ambisjonen som bør være der, er selvfølgelig avhengig av den sikkerhetspolitiske situasjonen. Vi ønsker også nå å se på dette igjen, på hva det bør være, slik at vi utvikler oss i riktig retning, for det har skjedd en del ting siden 2012.

Tilbake til det som har vært nevnt tidligere: Ved at dette viktige missilet JSM kommer inn i våpensarsenaleet vårt i løpet av ca. to år, vil vi – for å bruke Sigurd Fongens narrativ tidligere her – ha bredden og dybden i vår verktøykasse som gjør at en kan være på fire steder, og som avgjør hvor mye en kan operere på de fire stedene over tid. Det er altså sånn at redundans eller robusthet i systemet avhenger av hvor mye personell man har. Det vil ta noen år å få på plass.

Men jeg tror at med den oppbyggingsplanen vi har nå, vil vi kunne klare å være på fire steder og operere noe over tid, i løpet av ca. to år, omtrent når JSM integreres.

Møtelederen: Tusen takk.

Da er det Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (FrP): Vi har snakket mye om oppgaver kontra kostnader, og nå lurer jeg på om du kan gi en vurdering. Er det samsvar mellom den nåværende langtidsplanen og de økonomiske rammer, eller er det flere tiltak i planene enn det er budsjettammer til?

Jeg har også et annet spørsmål, til Luftforsvaret. Jeg har skjønnet at det har vært mye snakk om problematikken rundt pendling. Har man diskutert, og har man inngått, fleksible turnusordninger, altså mer av typen langtidsturnusordninger som man har bl.a. i Nordsjøen, for å løse problemet med at det er lange avstander? Det vil altså si 14 dager full jobb og 14 dager fri, slik at man vil kunne ha en helt annen rytme. Det er jo løsningen i en del andre sektorer med samme problematikk.

Møtelederen: Jeg må be om korte svar nå, for vi begynner å gå tom for tid.

Eirik Kristoffersen: Ja, langtidsplanen dekker de gapene som jeg påpekte i fagmilitært råd. Samtidig tar jeg forbehold om usikkerheten rundt kostnadsøkning på militært materiell, som vi ser er høy. Det andre er Forsvarets evne til å omstille seg og bruke ny teknologi, basert også på erfaringer fra Ukraina. Utover det tenker jeg at denne planen er dekkende, og det viser også analyser fra FFI: Den dekker de gapene som jeg påpekte i 2023.

Øivind Gunnerud: Så tilbake til det med pendling og turnusordninger: Ja, det er nettopp det en del av det personellet som har sluttet, har etterlyst. Hvis en skal komme tilbake igjen til Luftforsvaret, må noe av det som var der da en dro, ha endret seg. En av de tingene de etterlyser, er mer fleksible arbeidstidsordninger.

Svaret på det er et ja. Vi driver nå og drøfter og utarbeider en turnusordning som gjør at en kan reise til Ørland, jobbe der i en uke til ti dager og ta tilsvarende fri. Samtidig: Å få til det krever naturligvis en viss mengde personell, men vi tror at vi kan sette i gang med det rett over påske i år.

Møtelederen: Takk.

Da er det siste spørsmålet fra Audun Lysbakken.

Audun Lysbakken (SV): Jeg har to spørsmål hvis det blir tid til det. Det første er til forsvarssjefen, ut fra det jeg oppfattet at du sa til sist innledningsvis. Kostnadene til F-35 har selvfølgelig noe å si for resten av Forsvaret, og dette prosjektet er så stort og viktig at det må prioriteres. Hvis vi ser tilbake på diskusjonene om antall fly som gikk i Stortinget gjennom hele forrige tiår, var det sentrale argumentet fra dem som ville ha færre fly, at det kom til å gå ut over resten av Forsvaret hvis en kjøpte flere fly enn en hadde ressurser til å drifte. Betyr det at kritikerne som ville ha færre fly, har fått rett?

Eirik Kristoffersen: Det er også et godt spørsmål. Hva er rett? Jeg mener det rette er at når man først investerer i noe, må man ha det antallet som man klarer å operere og utruste med våpen og god understøttelse, og så gjør vi noen ting for at de 52 skal bli fullt ut operative.

Jeg må også si at veldig mange land har økt antall kampfly siden 2012, og det siste nå i Norden er at Finland har bestemt seg for å kjøpe 64 F-35. Det blir en formidabel kampflyflåte i Norden, med rundt 140 F-35 i Norge, Danmark og Finland, og Sverige med ca. 100 Gripen. Det er bra med kampfly i Norden framover – det er det.

Audun Lysbakken (SV): Jeg har et siste spørsmål. Du sa at en skulle ha inkludert flere estimater fra starten, og det er vel et tydelig inntrykk etter denne runden at du særlig skulle hatt mer realistiske anslag på beman-

ning tidligere. Det viktige med denne runden er egentlig hva som skjer videre. Er forsvarssjefen sikker på at levetidskostnadene på nye materiellinvesteringer nå er mer realistisk beregnet?

Eirik Kristoffersen: Ja, det er jeg sikker på. Det er nettopp den måten vi har tatt den nye langtidsplanen på. Vi har bare tatt den rett inn i forsvarssektoren og satt oss sammen i alle forsvarsgrenene – men også på tvers av alle etatene – og brutt ned alle kostnadene, både på investering og på drift, ned til hvert enkelt strukturelement, for å si det sånn – i Hæren er det tilsvarende en bataljon – og sett på hva dette koster. Det som er bekymringen min, er om vi klarer å investere i morgendagens forsvar, også basert på erfaringer fra Ukraina, eller om vi faller tilbake igjen på et plattformbasert, gårdsdagens forsvar. Det har ikke noe med kampflyanskaffelsen å gjøre, det jeg sier nå, for det er fortsatt sånn at F-35 er et veldig kapabelt system, men vi har erfaringer fra tidligere anskaffelser, som vi også var inne på, der man egentlig kjøper plattformer som ikke er fullt ut verken bemannet eller idriftsatt, kanskje med et håp om at det skal komme penger. Det prøver vi å unngå for alt i verden nå, i den nye langtidsplanen.

Møtelederen: Vi er kommet til siste del, hvor det er mulighet for en veldig kort avslutning fra de inviterte, hvis det er ønskelig. Vi har veldig knapt med tid nå, men hvis dere har noe på hjertet og ønsker å si det helt på tampen, vær så god.

Eirik Kristoffersen: Jeg skal være veldig kort og har bare en oppsummering.

Innen sommeren 2025 forventer vi å få levert alle de 52 F-35 kampflyene. Disse kampflyene er et viktig bidrag for Forsvaret, og de gir oss en formidabel operativ evne. Hele Forsvaret, men spesielt Luftforsvaret, jobber nå med tiltak for å nå det fulle potensialet i dette våpensystemet. Det skal ikke underslås, som Riksrevisjonen har påpekt, at det er utfordringer. Jeg vil spesielt trekke fram personellsituasjonen i Luftforsvaret. I fagmilitært råd mente jeg at vi manglet ca. 1 000 offiserer og 1 700 befall innen 2028, hvis vi ikke gjorde tiltak. På alle områder i Forsvaret ser vi nå at prognosene er mye, mye bedre – med ett unntak, og det er Luftforsvaret. Derfor haster det med å gjøre tiltak i Luftforsvaret. Vi jobber kontinuerlig innenfor de gitte rammene til Forsvaret for å bedre dette.

Det er også usikkerhet knyttet til en fullverdig integrasjon av det norske missilet på flyet, Joint Strike Missile. Vårt mål er å få dette gjennomført innen utgangen av neste år. Det er det missilet som er best egnet mot sjømål. Derfor er det også det som begrenser oss i å bruke den fulle bredden av F-35 som våpensystem.

Ser vi bort fra den svært negative utviklingen for valuta- og vekslingskursen mellom norske kroner og amerikanske dollar, ligger kostnaden for kampflyanskaffelsen under Stortingets godkjente kostnadsramme, både i anskaffelsen og i levetiden. Da ser jeg bort fra valutakostnadene. Jeg vil derfor, for alle nye store prosjekter i Forsvaret, benytte de erfaringene vi har fått både i kampflyanskaffelsen og gjennom det vi har fått fra Riksrevisjonen, i gjennomføring av nye prosjekter i Forsvaret. Det vil si at vi har et kontinuerlig fokus på levetidskostnadene, inkludert en helhetlig gjennomgang av personellsituasjonen, materiellsituasjonen, situasjonen for eiendom, bygg og anlegg og ikke minst for IKT, som man ikke har vært så mye inne på i denne høringen.

Takk for muligheten til å komme og forklare situasjonen i Forsvaret.

Møtelederen: På vegne av komiteen ønsker jeg å si tusen takk til dere alle tre for at dere tok dere tid til å stille her i dag.

Vi tar nå en pause fram til kl. 14.25.

Høringen ble avbrutt kl. 14.15.

Høringen ble gjenopptatt kl. 14.25.

Høring med tidligere forsvarsminister Ine Eriksen Søreide og tidligere forsvarsminister Frank Bakke-Jensen

Møtelederen: Da er klokken 14.25, og det er på tide å starte opp igjen høringen.

Det er en glede å ønske velkommen til to tidligere forsvarsministre – Ine Eriksen Søreide og Frank Bakke-Jensen. Hver får 10 minutter til sin innledning.

Dere er jo godt kjent med at dette er en åpen høring, og at konfidensielle opplysninger må gis i en lukket høring på et senere tidspunkt. Dere kjenner også til lydanlegg og diverse herligheter etter hvert, så jeg tror vi rett og slett bare sier vær så god – ordet er ditt, Ine Eriksen Søreide.

Ine Eriksen Søreide: Takk for det, komitéleder og gode kollegaer. Takk for invitasjonen til høringen og til å kunne belyse de delene av Riksrevisjonens rapporter som relaterer seg til min tid som forsvarsminister, fra 2013 til 2017. Jeg vil også gjerne få takke komiteen for fleksibiliteten med tanke på tidspunkt for min del av høringen, siden jeg skal ut på reise.

Nå er dette tematikk som til dels ligger relativt langt tilbake i tid, så det vil nok være noen deler jeg ikke husker like nøyaktig som andre deler, men det får dere bare bære over med.

Etter min vurdering har kampflyanskaffelsen totalt sett gått bra. Vi har et godt kampflyvåpen som leverer operativ evne for Norge og NATO, men det vil åpenbart alltid være utfordringer. Det var det i min tid i departementet, og det var det garantert for både mine forgjengere og mine etterfølgere. Vi har hørt noe av det belyst her.

Det som da er poenget, er å forsøke å iverksette tiltak ut fra de forutsetningene som gjelder på det tidspunktet, og også etter så grundige analyser man kan av en situasjon som endrer seg. Det å planlegge i forsvarssektoren skiller seg delvis fra det å planlegge i andre sektorer, rett og slett fordi særlig den sikkerhetspolitiske situasjonen er et bevegelig mål som kan flytte seg raskt. Da er man nødt til å ha evne og fleksibilitet til å endre vedtatte planer for å tilpasse seg endrede rammebetingelser. Selv om vi i perioden 2013–2017 også måtte gjøre flere kostnadskrevende valg som følge av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, ligger anskaffelsen som har blitt redegjort for, innenfor pris- og valutajustert kostnadsramme.

La meg først knytte noen kommentarer til spørsmålet om levetidskostnader. Jeg mener at kravene til oppstilling av levetidskostnader er gjort i tråd med det Anskaffelsesregelverket for forsvarssektoren sier, altså ARF-en, som flere har vært inne på. Der vil jeg egentlig bare vise til det forsvarsministeren svarer i sitt brev til Riksrevisjonen, og framheve poenget om at det er for anskaffelser og valg av løsninger definisjonen av levetidskostnader i ARF skal leses, og at levetidskostnadsberegningen omfatter alle relevante kostnader for anskaffelsen, noe også ekstern kvalitetssikrer vurderte som godt dekkende. Det siste er også fra forsvarsministerens brev.

Jeg deler den beskrivelsen og mener at det ARF gir anvisning på, er en beregning av levetidskostnader som må kunne relateres til en anskaffelse og omfatte kostnader som er relevante følgekostnader av den anskaffelsen. Det vil si at det er en god del som i det store bildet i Forsvaret har bæring for F-35. Forsvarssjefen nevnte selv noe knyttet til det å være interoperable med andre kapasiteter og andre forsvarsgrener, men det regnes ikke med til levetidskostnaden til F-35 likevel.

Det er også viktig – og det har vært framhevet av flere her – at man gjør beregninger og vurderinger som kan sammenlignes over tid. Hvis man skulle gjøre endring i beregningene, eller hvis man legger inn for mye informasjon, er det risiko for at den relevante informasjonen drukner litt. Dermed blir det verken et godt styringsverktøy eller god opplysning.

Alle kostnadene er vurdert underveis og framlagt for Stortinget. Som flere har vært inne på, ble det gjort en

avgrensning i 2012, og den har stått seg i perioden etterpå.

Det er også viktig å understreke noe som står i en annen bestemmelse i ARF enn den Riksrevisjonen har trukket fram, og det er § 10-5 andre ledd. I likhet med resten av ARF ble denne revidert i 2014, men med nøyaktig samme ordlyd som den som var tidligere. Der handler det om forsiktigheten man skal utvise ved å «vektlegge kostnader som ikke kan verifiseres», eller der kostnadene er estimert «fordi det evaluerte systemet ikke har vært i reell drift under sammenlignbare forhold». Det er bare et utdrag av paragrafen, og den kan dere lese i detalj selv. Naturlig nok var det flere kostnader i den kategorien, som ikke var kjent og kanskje heller ikke mulig å beregne, fra 2011–2012 og en tid framover. Det gjaldt bl.a. det totale personellbehovet, som vi har hørt en del om nå i den siste runden, og hvorfor det tok tid å fastsette det. Det gjelder løsningene for støyskjerming og -tiltak, som Forsvarsbygg var inne på i sin redegjørelse, og ikke minst gjelder det den betydelig endrede sikkerhetspolitiske situasjonen etter 2014.

I Norge har vi et system med langtidsplaner, som trekker opp rammene for det som skal investeres og gjøres i forsvarssektoren over et gitt antall år, vi har i tillegg de årlige budsjettene, og på toppen av det har vi årlige investeringsproposisjoner, som følger opp det som vedtas i langtidsproposisjonen.

Da valget av hovedbase på Ørland og framskutt base på Evenes ble tatt i 2012, ble det valgt et konsept om at dette skulle være fredstidsbaser, som skulle kunne operere i krise og krig først etter at man hadde en oppbyggingsperiode mot bedre beredskap hvis en situasjon oppsto. Det ble lagt til grunn lang varslingstid og tid til å iverksette nødvendig oppbygging.

Så kom Russlands anneksjon av Krim i 2014. Det ble nødvendig å snu tankegangen helt rundt og tenke helt nytt rundt hvordan man skulle beskytte basen og flyene, for forutsetningen om varslingstid og mulighet for oppbygging var ikke lenger gyldige, det var ikke mulig å se det for seg. Derfor måtte Ørland bygges opp som en base som kunne operere i fred, krise og krig, helt fra starten. Det var en ganske vesentlig endring av det som var planverket, men det var helt nødvendig å gjøre det. Det gjaldt særlig styrket perimetersikring og styrket objekt-, personell- og informasjonssikring. Det gjaldt særlig ny og fortifisert hangarløsning og mer luftvern. Stortinget ble informert om usikkerheten i den opprinnelige løsningen som lå til grunn i baseutredningen fra 2011, og behovet for å øke beskyttelsen og redusere sårbarheten, både i 2015, 2016 og 2017. Stortinget ble også holdt løpende orientert om endringene i kostnadsbildet. Regjeringa fremmet i perioden 2014–2017 saker til Stortinget om ny og fortifisert hangarløsning, bygging av skvadrons-

bygg, bygging av vedlikeholdsbygg, ny infrastruktur på Ørland, forsyningsbygg, befals- og mannskapsforlegninger, rullebaneforlengelse, trinn 3 i utviklingen av Joint Strike Missile, som alene kostet 2,2 mrd. kr, betydelig satsing på luftvern for å beskytte basen og mottaksområdet for alliert støtte, oppgradering av lufttradarkjeden, betydelig satsing på å ta igjen et stort etterslep fra tidligere år på reservedeler og vedlikehold, kostnader til støytiltak og innløsning, og en ny langtidsplan, som ble presentert i juni 2016. Flere av disse tiltakene innebar kostnadsøkninger. Stortinget fattet vedtakene, og tiltakene ble igangsatt.

Å bytte hovedkampsystem er alltid krevende, og det har alltid risiko. I forbindelse med skiftet fra F-16 til F-35 ble Stortinget allerede fra 2011 gjort oppmerksom på at det ville bli en reduksjon i operativ evne når man skulle fase ut F-16 og fase inn F-35. Det ville ikke vært mulig å gjennomføre denne overgangen, dvs. å avvikle ett system og bygge opp et annet, uten en redusert operativ evne. Orienteringen om status i operativ evne i overgangen fortsatte både i dokumenter til Stortinget og i de årlige vurderingene av operativ evne, mellom 2013 og 2017.

Et forhold som var spesielt viktig, var hvordan vi på best mulig måte i et så komplekst system skulle ivareta behovet for tilstrekkelig personell og kompetanse. Teknikere og piloter skulle konverteres fra ett system til et annet mens det gamle systemet ble holdt operativt. Når man skal bygge opp kompetanse på et nytt system samtidig som det gamle skal være operativt, er det viktig å gjøre ting i rekkefølge og prioritere, særlig når forutsetningene endrer seg.

I 2014 justerte regjeringa tidslinjen for to vedtak. Det ene var beslutningen fra 2012 om å flytte Quick Reaction Alert, QRA, fra Bodø til Evenes med F-16, som da skulle vare i 2–3 år før F-35 skulle overta. I stedet valgte vi å la F-16 håndtere QRA-oppgaget fra Bodø i den perioden F-16 skulle ha de oppdragene, og det var for å unngå å miste flere teknikere og mer personell enn det vi så kunne komme. Det andre vi gjorde, var å utsette flyttingen av Luftforsvarets ledelse fra Rygge til Reitan til hoveddelen av omstillingen i Luftforsvaret var gjennomført. Vi anså det som en betydelig risiko å skulle flytte ledelselementet samtidig som man skulle gjennomføre en så stor omstilling, og derfor valgte vi å utsette det. Begge deler var viktig for å håndtere inn- og utfasing og oppbygging på Ørland. Alle disse tiltakene hang nært sammen. Vi lagde en ny ordning for militært tilsat- te og også en ny utdanningsordning.

Det er på mange måter, som sjef Luftforsvaret og forsvarssjefen har vært inne på, naturlig at man ikke kunne beregne personellbehovet før senere. Man måtte vinne

erfaring med dette systemet. Det gjorde man etter hvert, og da kom også behovene og tiltakene tydeligere fram.

Vi gjorde også omfattende endringer når det gjaldt støytiltak, innløsning osv., av boliger i både gul og rød sone. Dette vilsikkert enkelte av komiteens medlemmer kjenne godt til. Det var også helt nødvendig for å komme i havn med oppbyggingen av Ørland, og jeg mener at det var en riktig prioritering, selv om det fordyret prosessen.

Møtelederen: Tusen takk skal du ha. Da fortsetter vi med Frank Bakke-Jensen, som også har 10 minutter til sin innledning – vær så god.

Frank Bakke-Jensen: Tusen hjertelig takk. Takk for invitasjonen, komitéleder og medlemmer.

La meg innlede med å si at jeg mener at kampflyanskaffelsen er et prosjekt som fra start av har båret preg av god styring. Den innledende studien fra FFI ga oss en god modell for å organisere prosjektet. Prosjektet er kjørt i en egen organisasjon, først i Forsvarsdepartementet og så i Forsvarsmateriell. Modellen fra FFI inkluderer usikkerhetsanalyser av en rekke elementer, bl.a. valuta- og prisindekser. Den oppdateres årlig av en bredt sammensatt arbeidsgruppe, som rapporterer til Forsvarsdepartementet. Arbeidsgruppen er organisert særskilt for å sikre tilstrekkelig og riktig kompetanse og kapasitet. Sett fra min posisjon som forsvarsminister var dette en modell som ga tilstrekkelig informasjon i mitt arbeid med å informere og, i forlengelsen av det, fremme forslag for Stortinget. Her er det, etter min mening, veldig få muligheter til å feie noe under teppet. Jeg vil også legge til at jeg minnes tidligere rosende omtale og skryt for etterrettelighet fra Riksrevisjonen om modellen som ble valgt.

La meg sitere fra rapporten:

«For å sikre mest mulig konsistens i analysene fra år til år er kampflyavdelingen nøye med at usikkerhetsanalysene i all hovedsak skal inneholde samme kostnadselementer med tilhørende omfang fra år til annet. Dette har vært praktisert siden 2008.»

Videre:

«Det er en egen prosess for estimatet for investeringer i eiendom, bygg og anlegg i usikkerhetsanalysen. For EBA-investeringer benyttes et kostnadsanslag som er utarbeidet av Forsvarsdepartementet.»

Her er mitt poeng at jeg er skeptisk til det formålstjenlige i Riksrevisjonens forståelse av anskaffelsesreglementet for Forsvaret. Jeg mener også at all den tid det er en intern instruks, må man forstå det slik at det er opp til Forsvaret og Forsvarsdepartementet å definere forstå-

elsen av den. Det sikrer også den nødvendige forutberegnelighet og konsistens.

Det er litt overraskende at Riksrevisjonen peker på årstallet 2014 og mener at det kommer et nytt vedtak og en ny definisjon av instruks inn da, all den tid ordlyden er lik, også i årene før. Mitt poeng her er ikke at hva som skal være tatt med i levetidskostnadene, skal være en vedtatt fasit, men jeg mener at for hvert prosjekt må man definere hva man skal ha inn, og så får man holde seg til det for å kunne sikre konsistens i tiden framover. Jeg støtter altså statsråden i hans svar.

La meg bruke noen få ord til for å forsøke å forklare litt av det: At USA, Nederland og Storbritannia har en annen avgrensning av levetidskostnadene, handler bare om deres og om våre valg. Her er det ikke problematisk at disse avviker, og for andre prosjekter, som har vært nevnt her i dag, vil man antakelig gjøre andre valg for å beregne levetidskostnader. Fregatter var brukt som et eksempel. Men jeg tror det er litt viktig at man også holder seg til de valgene man gjør, for å kunne ha oversikt gjennom så lange prosjekt som dette. Lang ledetid og lang levetid kjennetegner ofte Forsvarets prosjekter. Det viktigste er at vi har orden på kostnadene.

Et annet moment er at dette med EBA og indirekte kostnader i stor grad kan endre seg raskt og uavhengig av kampflyprosjektet. At Ørland startet som en fredsbase, men nå fortifiseres for en helt annen beredskap, er et poeng.

Økt alliert aktivitet gjør at vi må se på all infrastruktur i lys av høyere beredskap. Da snakker vi om mange flere lufthavner, mer beskyttelse og mer infrastruktur med det til formål å bruke våre kampfly sammen med andre allierte. Dette er kostnader, både nåværende og kommende, som vi selvfølgelig skal ha god kontroll på, men det evner vi uten at dette innlemmes i levetidskostnadene til kampflyprogrammet.

Et eksempel er Evenes. Et av argumentene for å samle både QRA og P-8 på Evenes var at vi da samlet begge operasjonene under én luftvernparaply. Her ser jeg det som unødig kompliserende om hele basen skal legges inn i levetidskostnadene til henholdsvis F-35 og/eller P-8.

Den til enhver tid gjeldende langtidsplanen, i tillegg til den årlige investeringsproposisjonen, er godt egnet for å gi Stortinget oversikt over kommende års kostnader for EBA og sikringstiltak.

Jeg mener det er tre viktige poeng med den modellen man har valgt. Den er konsistent over tid, den er oversiktlig også når ting endrer seg, og det gir lys av god prosjektstyring å avgrense dette til de enkelte programmene. Kort oppsummert er jeg uenig i denne delen av kritikken fra Riksrevisjonen. Støtten til modellen vi har hørt fra fagetatene i dag, styrker meg også i dette.

Så til det med personell: Det er alltid en diskusjon om dette med personell. Jeg hørte på arbeidstakerorganisasjonene tidligere i dag – og det var ikke ukjente synspunkter. Vi er et lite land med større og større knapphet på fagpersonell, og dette gjelder alle sektorer. I min tid kommuniserte vi et prinsipp: så sivilt som mulig og så militært som nødvendig. Det tror jeg er en god retning for Norge.

Når det gjelder piloter i F-35-programmet, fylte vi hele den kvoten som programmet hadde tildelt oss, og i de prognosene som forelå da, skulle vi klare å få tilstrekkelig med piloter framover.

Så vil jeg bruke mer tid på det med teknikere og kanskje belyse en litt annen side av den problematikken. Under oppseilingen til den første deployeringen til Island signaliserte man fra Luftforsvaret at det å deployere med F-35 nok var mye, mye mer personellkrevende enn da man deployerte med F-16 tidligere. Det var en erfaring man nå gjorde seg fordi man skulle gjøre det for første gang.

Vi startet da et arbeid med å kartlegge behovet for teknikere nasjonalt. Forsvarsdepartementet finansierte en studie som ble utført av Sopra Steria. Bakgrunnen var at Luftforsvaret opplevde utfordringer med å rekruttere tilstrekkelig antall kvalifiserte kandidater med flyteknisk kompetanse. Forsvaret, som også er landets største lærebedrift, er grunnleggende avhengig av at det produseres tilstrekkelig relevant yrkesfaglig kompetanse ved de videregående skolene. Forsvaret ba i den forbindelse Forsvarsdepartementet om støtte til å finne løsninger for å dekke Luftforsvarets behov.

Landslinje for flyfag er en sivil utdanning, og man hadde dialog med både Kunnskapsdepartementet, Utdanningsdirektoratet og Faglig råd for elektro og data-teknologi for å diskutere hvem som har utredningsansvar vedrørende behovet for denne flytekniske kompetansen. Ingen hadde noe ønske om å ta på seg et ansvar for en sånn utredning, og Forsvarsdepartementet tok da på seg å finansiere den.

Den 27. oktober 2020 startet Sopra Steria en utredning om hvordan Luftforsvaret kan sikre seg tilstrekkelig flyteknisk kompetanse i samarbeid med relevante nasjonale aktører. Aktører på både tilbuds- og etterspørselssiden med tilknytning til flyfag har vært involvert i arbeidet gjennom intervjuer og workshop. Rapporten pekte på fem utfordringer innenfor flyteknisk kompetanse:

1. Det er klare indikasjoner på at tilbudet av kompetanse som tilbys av flyfaglinjene, i begrenset grad er tilstrekkelig for å dekke kvaliteten og antallet som Luftforsvaret etterspør.

2. Det er kartlagt et økende behov i markedet for kvalifiserte lærlinger. Dette gjelder både sivile og militære lærlinger.
3. Det er klare indikasjoner på at lokalisering av dagens videregående skole med flyfaglinje i liten grad samsvarer med Luftforsvarets økende behov i trøndelagsregionen.
4. Luftforsvaret, som største bruker av lærlinger fra flyfag, er i begrenset grad formelt involvert i den gjeldende styringsmodellen.
5. Til slutt pekes det på et uutnyttet potensial for å skape synergier mellom aktørene gjennom å bygge opp regionale økosystem, slik som samarbeidet på Bardufoss mellom Kongsberg Defence & Aerospace, Luftforsvaret og Bardufoss videregående skole har utviklet seg.

Sopra Steria definerte et mulighetsrom med følgende anbefalinger:

- på kapasitet at man vurderer å etablere en flyfaglinje i Trøndelag for å sikre tilstrekkelig tilfang av flyteknisk kompetanse i regionen
- at den totale elevkapasiteten ved Bardufoss videregående skole opprettes og vurderes økt fra 2021 for å sikre tilstrekkelig tilfang av flyteknisk kompetanse i et geografisk område med økt behov for flyteknikere
- på samarbeid at man forsterker innsatsen i å legge forholdene til rette for å bygge økosystem i de geografiske områdene det satses på, for å underbygge bærekraft
- på styringsmodellen at Forsvarsdepartementet og Forsvaret kommer i sterkere inngrep med eksisterende styringsmodell og bidrar til å videreutvikle den – styringsmodellen innenfor dette fagområdet går på tvers av både forvaltningsnivå og sektorinndelingen i offentlig forvaltning
- at det i lys av anbefalte tiltak i denne utredningen foretas en samlet vurdering av den totale skolestrukturen for i sum å sikre en bærekraftig produksjon av lære kandidater

Avslutningsvis vil jeg si litt om styringsmodellen. Rapporten anbefaler at forsvarssektoren i større grad kommer formelt i inngrep med både premissleverandører som Kunnskapsdepartementet, leverandører i form av skoleeiere i fylkeskommunene og andre brukere av en tjenestekjede som går på tvers av både forvaltningsnivå og sektorinndelingen i offentlig forvaltning. I møte med Utdanningsdirektoratet ble anbefalingen diskutert, og Utdanningsdirektoratet anbefalte i min tid Forsvarsdepartementet å sende en søknad med forslag til deltakelse fra Forsvaret i utdanningssektorens faglige råd for på den måten å kunne synliggjøre framtidige behov for fagpersonell i Forsvaret.

Møtelederen: Takk for det. Da går ordet til saksordfører Seher Aydar, som har 10 min til spørsmål.

Seher Aydar (R): Takk, og takk for at dere kom på høring. Jeg har et spørsmål til dere begge til å begynne med. I gjennomføringsoppdraget for anskaffelsen av F-35 står det at planen for personellstrukturen skulle oppdateres som en del av årlige godkjenninger for kjøp av fly. Dette ble ikke gjort i perioden 2012 til 2020 da Forsvarsdepartementet var prosjekteier for kampflyprogrammet. Hvorfor gjorde dere ikke det?

Ine Eriksen Søreide: Jeg kan begynne å svare. Vel dig mye av svaret ligger egentlig i det som sjef Luftforsvaret og forsvarssjefen snakket om i stad, at prognosene for hva Norge trengte av personell, ikke var gode nok på det tidspunktet. Man kunne gjøre anslag, men de anslagene var lave. Det er viktig også å understreke at den informasjonen vi satt med da, var at det for så vidt var en marginal bemanning, men at det var stor usikkerhet om hva som ville trenges, bl.a. basert på de faktorene sjef Luftforsvaret snakket om, nemlig at man ikke hadde vunnet erfaring med systemet, det kom jo ikke før i 2017, og heller ikke kunne vite nøyaktig hva slags kalkyle produsentene la seg på.

Så er det et poeng, som flere har vært inne på, at vi har et litt annet bemanningskonsept enn mange andre land, og det spilte nok også inn på at behovet ikke ble ansett for å være større på det tidspunktet.

Seher Aydar (R): Før jeg gir ordet videre, la meg bare følge opp med et kort spørsmål til. Betyr det at du ga godkjenning for å kjøpe nye fly uten at personellstrukturen hadde blitt oppdatert? Da spør jeg ikke om hva man visste helt fra starten, men at den oppdateringen ikke ble gjort.

Ine Eriksen Søreide: Det var jo de vurderingene Luftforsvaret til enhver tid ga, som lå til grunn for vurderingene vi gjorde da vi ga godkjenning til videre kjøp av fly. Men de analysene og kalkylene var, som vi har vært inne på, ikke klare eller modne nok til å dekke det reelle behovet.

Seher Aydar (R): Jeg vet ikke om jeg var klar i spørsmålet mitt. I det gjennomføringsoppdraget skulle dere oppdatere personellstrukturen som en del av årlig godkjenning for kjøp av fly, men det ble ikke gjort fra 2012 til 2020. Det er det som er spørsmålet. Hvorfor ble ikke akkurat det gjort?

Ine Eriksen Søreide: Som sjef Luftforsvaret var inne på, kom ikke den samlede og helhetlige behovsanalysen fra Luftforsvaret før i 2021. Det betyr at fram til da, i hvert fall i min tid, baserte vi oss på de analysene Luft-

forsvaret meldte inn, de analysene de meldte inn, men de skulle ideelt sett vært annerledes og høyere hvis man hadde hatt mer erfaring med systemene, og hvis man hadde visst nok om f.eks. hvor mange teknikere man trengte. Så det lå en analyse til grunn, og det var også viktig for anskaffelsesløpet videre.

Frank Bakke-Jensen: Ja, som sjef Luftforsvaret også sa: 2019/2020 er et viktig tidspunkt. Man deployerte til Island i opparbeidingen og forberedelsene til den deployeringen, og under den deployeringen lærte man veldig mye om hvor krevende det var bemanningsmessig å operere F-35. Jeg husker ennå at forsvarssjefen kom inn til meg og sa at vi hadde skaffet oss viktig erfaring for den typen fly. Det er også litt av bakgrunnen for at vi gikk i gang med å se på teknikersammensetningen og de tingene.

Seher Aydar (R): Søreide, du snakket litt om ukjente kostnader i ditt innlegg, men noen kostnader var kjent. En av dem var behovet for tolv ekstra flyklargjøringsplasser på Ørland, som Forsvaret har sagt fra om siden 2016. Hvorfor la du ingen planer for disse plassene da sikkerhetsbehovet på Ørland ble oppdaget i 2016?

Ine Eriksen Søreide: Det vi gjorde, var å legge planer for å fortifisere hangarløsningen som var valgt, slik at vi fikk en trygg plass til 24 fly i doble hangarer – der man også kan drive ammunisjonsopplasting og lett vedlikehold, og der det er ganske trygt for flyene. Hvis det skulle skje noe med et fly, er det trygt for det andre flyet som står der. Det var det vi prioriterte å bygge ut, men også å bruke andre bygg til oppbevaring av F-35 på det tidspunktet de skulle komme, altså fra november 2017. Det var det aller, aller viktigste prosjektet, og det vi jobbet mest med.

Seher Aydar (R): Med den informasjonen du har i dag, skulle du ønske at du faktisk handlet konkret på dette?

Ine Eriksen Søreide: Jeg ser ikke helt hvordan vi kunne ha gjort det på så veldig mange andre måter, for vi hadde altså en betydelig portefølje, som jeg nevnte i innledningen min også, av EBA-prosjekter for å gjøre basen klar samtidig som vi skulle utvikle i Bodø og få til et skifte mellom systemene. Det betød at både vedlikeholdsbygg, skvadronbygg, mannskapsforlegninger og ikke minst hangarene og fortifisering av dem var noe av det aller viktigste. Og alle disse prosjektene lå, så vidt jeg husker i hvert fall, også i den tidsplanen som var lagt, slik at de var klare til de første flyene kom. Det er viktig å huske at alle flyene ikke kom samtidig. Det kom fire fly i november 2017, og så fulgte de neste etter gitt

plan. Derfor fortsatte man også med EBA-prosjektene etter de første flyene kom.

Seher Aydar (R): Til Bakke-Jensen: Du var forsvarsminister da Riksrevisjonen la fram sin rapport forrige gang. På den tiden sluttet Stortinget seg til Riksrevisjonens anbefalinger. Hvorfor tror du at Riksrevisjonen igjen finner – punkt for punkt – at kampflyvåpnene har mange av de samme problemene, som personellmangel, svak materiellberedskap og mangler på EBA så mange år etter?

Frank Bakke-Jensen: La meg først åpne med at jeg har stor respekt for Riksrevisjonen. Jeg mener det er et av de viktigste verktøyene vi har for å holde kontroll på utgiftssiden i offentlig sektor.

En av grunnene til at man etter noen få år kan komme tilbake og si at disse punktene finner man igjen, er at det tar tid å utbedre punkter. Og jeg synes både forsvarssjefen og sjef Luftforsvaret var forbilledlig på de punktene man har tatt tak i og forsøkt å forbedre. Men ordtakket lang ledetid og lang levetid for Forsvaret, det gjelder. Det ble tatt på alvor da man i 2019 og 2020 fikk ny erfaring med drift av F-35 som kampfly. Da tok man grep når det gjelder denne. Men det er hull som det tar tid å fylle, som forsvarssjefen sa.

Ine Eriksen Søreide: Kan jeg få legge til én ting som jeg glemte å si i stad: Det er viktig å huske på at den anbefalingen som vi fikk fra eksterne kvalitetssikrer, var å bygge seks + seks hangarløsninger. Men jeg mente at det ikke ville være tilfredsstillende. Det mente ikke departementet heller. Vi gikk da videre med å bygge tolv på en gang, og det ga plass til 24 fly.

Seher Aydar (R): Jeg går videre til et litt annerledes tema nå – også til Bakke-Jensen: Formidlet du noen gang til enten amerikanske myndigheter eller Joint Program Office at problemer med deres reserveløsninger skapte risiko for at Stortingets mål om å anskaffe F-35 ikke ville bli nådd?

Frank Bakke-Jensen: Nei, det gjorde jeg nok ikke. I mine møter med amerikanske forsvarsministre diskuterte vi nok en del andre ting. Signalene fra Norge har vært kommunisert tydelig gjennom programmet og de kanalene vi jobbet med der.

Seher Aydar (R): Bare et siste spørsmål. Jeg lurer på hvordan dere ser på forholdet mellom Stortinget og regjeringen. Når det gjelder levetidskostnader, er det en del tekniske spørsmål om hva som skulle være med, og hva som ikke skulle være med. Det kan man sikkert diskutere fram og tilbake. Når man tar avgjørelser, spesielt når levetidskostnader blir lagt som en viktig grunn til å

velge akkurat disse flyene i innstillingen, er det aller viktigste for Stortinget egentlig summen. Ser dere Stortingets behov for at det viktigste er å se de reelle kostnadene både direkte og indirekte, fordi det er summen som egentlig til slutt sier noe om hva de reelle kostnadene er?

Ine Eriksen Søreide: Jeg ser det behovet godt. Og det er etter min oppfatning også godt ivaretatt gjennom den plan- og budsjetteringsmåten vi jobber på mellom storting og regjering. Og det betyr at både langtidsplanene, som setter de store rammene for de store investeringene og EBA-prosjektene som skal gjennomføres, og de årlige investeringsproposisjonene og budsjettproposisjonene, hvor Stortinget i detalj tar stilling til hvert enkelt prosjekt med tilhørende kostnader, gir et ganske godt bilde for Stortinget av de samlede kostnadene.

Frank Bakke-Jensen: Jeg tenker at noe av det viktigste er å forsøke å ta bort usikkerhet, finne usikkerhet i prosesser. Det første grepet som ble tatt under Solberg-regjeringen, var at i budsjetteringen for Forsvaret begynte man å bruke den sære forsvarprisindeksen, der Forsvaret er utsatt for en litt annen enn den nasjonale kostnadsveksten.

Det andre vi gjorde, var å innføre valutakompensasjon for prosjektene. Det handlet om å ta bort usikkerhet både i budsjettering og i utføring av prosjektene. Det gjør at man også tar ned levetidskostnadene, mener jeg. For som valutasisuasjonen ble i min tid, sto vi plutselig i fare for å måtte korrigere med 1 mrd. kr–1,5 mrd. kr da regningen skulle betales, noe som måtte ha gått direkte inn som kutt i andre investeringer. Da var det ofte slik at man måtte ta de enkle investeringene, som var ammunisjon eller kursing, drift og øvelse. Så å innføre valutakompensasjon gjorde at vi tok ned usikkerhet i prosjektet, og det mener jeg også en faktisk kan regne seg fram til vil ta ned levetidskostnadene for F-35 kampflyprogrammet.

Møtelederen: Da går vi videre til Arbeiderpartiet og Frode Jacobsen, som har 5 minutter.

Frode Jacobsen (A): Jeg starter med spørsmål til dere begge. Dere har begge to kommentert brevet fra dagens forsvarsminister og hans kommentarer til Riksrevisjonen. Forstår jeg det rett at dere deler dagens forsvarsministers innvendinger og uenighet med Riksrevisjonen?

Ine Eriksen Søreide: Jeg deler hans vurderinger av hva ARF er og hva det legger til grunn.

Frode Jacobsen (A): Nå er det lenge siden dere ble forsvarsministre – åtte år siden for en og enda lenger siden for Søreide. Når dere ser Riksrevisjonen og dere har hørt diskusjonen her i dag, er det noe dere i dag ser at dere burde gjort annerledes da dere var forsvarsministre?

Ine Eriksen Søreide: Jeg skulle nok ønsket at det hadde vært mulig på et tidligere tidspunkt å få en bedre oversikt over personellbehovet. Det viste seg veldig vanskelig av de årsakene som har vært nevnt, men det ville ha vært et veldig viktig bidrag.

Og det er en del valg som vi nesten var nødt til å ta på grunn av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, som gjorde at det på noen områder ble en del fordyrelser med tanke på sikring av baser, hangarløsning, støv osv. Man skulle kanskje ønske seg i hvert fall at det var enklere på et tidligere tidspunkt å anslå dette personellbehovet, for det er det som tar lengst tid, å få utdannet teknikere og annet personell.

Frank Bakke-Jensen: Jeg håper jeg får holde meg til prosjektet F-35, og ikke hele min tid.

Vektleggingen og behovet for luftvern kunne jeg godt tenkt meg at jeg traff bedre på. Tidligere forsvarssjef Haakon Bruun-Hanssen var tydelig på at han ville vekte det tyngre enn jeg ville, men med en bred portefølje i langtidspanen som skulle forhandles, er det sett i ettertid slik at man skulle gått enda tidligere i gang med luftvern.

Frode Jacobsen (A): Søreide, du var selv inne på den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen som kom etter 2014 og Krim, og at du da gjorde endringer også på dette prosjektet med å bygge sheltere for 24 fly.

Vi hørte sjef Luftforsvaret før i dag snakke om at nå gjøres de tingene som handlet om perimeter, sikring av hangarer og slikt. Det virker på meg som om det du snakker om, noe av det i alle fall, tok veldig lang tid før det ble iverksatt – hvis det er det som faktisk skjer nå. Har du en kommentar til det? Men også: Gjorde du eller regjeringen den gangen noen vurderinger av at 24 fly i slike sheltere var nok? Det betyr fortsatt at det er ganske mange fly som ikke har det. Hvilke vurderinger gjorde dere rundt akkurat å stoppe på 24?

Ine Eriksen Søreide: Til det første: Jeg opplevde vel at det sjef Luftforsvaret sa, var at nå lukkes den siste delen av perimetersikringen. Det har jo vært jobbet med dette kontinuerlig fra byggeprosjektene ble satt i gang, etter at de var vedtatt i Stortinget. De store byggene har stått klare en god stund, for de måtte være klare til de første flyene kom.

Når det gjelder spørsmålet om vurderinger knyttet til hangaretter og fortifisering av dem, kan jeg egentlig bare snakke for den perioden jeg var forsvarsminister. Da mener jeg at vi, ut fra de vurderingene som lå da, prioriterte å gjøre det på den måten med de 24 oppstillingsplassene i hangarer. Den endringen vi gjorde, sammenlignet med eksterne kvalitetssikreres anbefaling, var at vi gikk i gang med å bygge alle samtidig. Vi delte det altså ikke opp i to, sånn at man i prinsippet da hadde hatt tolv fortifiserte hangarer, og så skulle man begynne på resten senere. Vi ønsket å gjøre alt i ett byggetrinn.

Frode Jacobsen (A): Du overtok i 2017, Bakke-Jensen. Gjorde du noen nærmere vurdering av om man skulle bygge ytterligere sikringer?

Frank Bakke-Jensen: Ja, det gjorde jeg. Men jeg tror ikke vi skal undervurdere den endringen det er å gå fra et fredsbasekonsept på Ørland til en fullt beskyttet kampflybase. Det er et formidabelt steg. Samtidig skulle vi ha et kampflyvåpen som skulle beskytte hele landet, så i min tid ble det også satt i gang en kartlegging av hvilke av de shelterne vi har på andre flyplasser, som ennå er i en sånn stand at de kan brukes hvis vi må spre basen. På samme måte som med Ørland ble Evenes også endret til å bli mer fortifisert. Så det var ganske mange prosjekter som måtte tas, for det var en stor endring som skjedde da vi måtte realitetsorientere oss til en mer aggressiv nabo i øst.

Møtelederen: Da går turen videre til Høyre og Svein Harberg, som har 5 minutter.

Svein Harberg (H): Takk skal dere ha for innledning og svar så langt.

I de forskjellige svarene eller innleggene som har vært her i dag, har vi fått litt ulik forståelse av dette med grenseoppgangen mellom direkte og indirekte kostnader. Hvordan opplevde dere det i deres tid – begge to? Var det enighet mellom aktørene om hvordan dette skulle gjøres? Var den diskusjonen der da, eller har den dukket opp nå i ettertid?

Ine Eriksen Søreide: Jeg kan gjerne begynne. Jeg opplevde ikke at det var noe uenighet. Dette grensesnittet ble satt i 2012 i forbindelse med investeringen. Jeg opplevde ikke at det var noe diskusjon rundt det. Det jeg var mest opptatt av, var at vi som beslutningstakere i regjering og storting skulle ha et så godt bilde som mulig av de totale kostnadene.

Det som preget min periode i departementet, var nettopp endringen i den sikkerhetspolitiske situasjonen, som gjorde at vi måtte snu opp ned på en god del. Da var det viktig å holde Stortinget godt informert, gjennom både formelle dokumenter, årlige vurderinger av

operativ evne og på andre arenaer, sånn at man var klar over hva det ville innebære å fortsette dette arbeidet med en ny sikkerhetspolitisk situasjon.

Frank Bakke-Jensen: Nei, det var ikke noe diskusjon rundt hva som skulle med i det. Jeg registrerte at direktøren for Forsvarsmateriell i dag sa at kanskje kunne man, kanskje kunne man. Det er en reell diskusjon, men jeg mener det er en reell diskusjon man må ta i forkant, i oppspillet til et prosjekt. Det er en viktig diskusjon hvis man skal kjøpe fregatter, det er en viktig diskusjon når man skal kjøpe nye helikoptre – sånn som det var en viktig diskusjon da vi skulle bestemme oss for å kjøpe F-35. Men for at det skal være et nyttig verktøy, mener jeg det er viktig at vi også holder oss disiplinert, finner ut hva som skal være innenfor, og følger det. Da klarer vi å holde tråden i utviklingen og begrunne det hvis det eventuelt er avvik i forhold til de tingene.

Svein Harberg (H): Riksrevisjonen påpeker at hvis dette hadde vært gjort annerledes, slik de kommenterer, hadde det gitt Stortinget et bedre grunnlag for vedtak om kjøp og oppfølging i budsjetter. Hva tenker dere om det?

Frank Bakke-Jensen: Det er i stort et program som har fulgt budsjettene. Altså: Det man trodde det skulle koste da, er omtrent det det koster nå. Det er sånn at valuta er vanskelig – hvis jeg i 2012 hadde kunnet spå nåværende valutasituasjon, hadde jeg jo gjort noe helt annet enn å være på Stortinget, da hadde jeg spådd valuta. Jeg mener ærlig talt at det er gjort et godt arbeid. I stort er det et program som har vist seg å være bra.

Vi må også huske på at her spiller ganske mange andre ting inn. Vi samarbeider med andre nasjoner i partnerskapet om digitale løsninger, om våpen, om sånne ting. I stort er vi kommet godt i hop. Så påpeker Riksrevisjonen en del av de utfordringene som alle er enige om. Ja, det med bemanning skulle vært tatt, og nå tas det grep. Men flyene er altså billigere enn det vi tenkte, vi holder oss innenfor den rammen. Når det gjelder levetidskostnadene – det man bestemte skulle være definisjonen – er man altså innenfor det man har budsjettet med. Så jeg synes Stortinget har fått god informasjon for å kunne gjøre gode vedtak.

Ine Eriksen Søreide: Jeg er enig i det. Jeg tror det aller viktigste har vært å holde seg til samme parameter hele veien så man sammenligner de samme tingene og samtidig bruke de styringsverktøyene vi har i Norge knyttet til budsjettproposisjoner, investeringsproposisjoner osv., for å gjøre de konkrete vedtakene med tilhørende informasjon til Stortinget. Man skal også huske på her også at de vurderingene man gjorde den gan-

gen vedtaket om flyene og basen ble fattet, om valuta, f.eks., gjorde at vi i flere år, også i min tid i departementet, lå under den valutabanen som var satt. Så endret ting seg ganske kraftig, og da satte vi også i verk tiltak for å håndtere det.

Svein Harberg (H): Et siste spørsmål: Gro Jære i Forsvarsmateriell sa at reservedeler var en undervurdert faktor fra starten av. Har dere noen kommentar til den uttalelsen?

Frank Bakke-Jensen: Nei, jeg har ingen informasjon om at reservedeler var undervurdert fra starten av. Det som har ligget i min tid, er at programmet jobbet med det. Det var utfordringer med det av og til, men at det har vært undervurdert fra begynnelsen, det har jeg ikke hørt.

Ine Eriksen Søreide: Nei, jeg kan heller ikke huske at det var en stor tematikk, men det hadde sannsynligvis å gjøre med at flyene ikke kom til Norge før etter at jeg hadde overlatt roret til Frank Bakke-Jensen. Det var jo først da man så mer av denne reservedelsituasjonen, for vårt vedkommende. Den globale løsningen som ble valgt for vedlikehold og bytte av reservedeler og lager for reservedeler, synes jeg var god og fornuftig.

Møtelederen: Da er det Sekkingstad fra Senterpartiet, som har 5 minutter.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Søreide sa i eit svar til komiteen her tidlegare at ein skulle ønskje at det var mogleg å få oversikt over personellbehov tidlegare. Så hørte vi òg at sjef Luftforsvaret tidlegare i dag – og det er for så vidt òg peika på no – sa at ein i 2012 hadde lite empiri knytt til bemanning. Likevel vart det sagt at det vart rapportert på underbemanning, men at ein først i 2020 kunne verte meir konkret. Det eg lurar på, er: Når fekk ein første gong vite om at bemanninga var undervurdert, og kva vurderingar vart då gjorde?

Ine Eriksen Søreide: Etter som jeg forstår, lå det allerede i 2011/2012 inne i konseptene at det var en marginal bemanning, som jeg var inne på i stad, men at det var veldig usikre anslag og for tidlig å definere både volumet man trengte, og hvilke personellkategorier det kom til å trenges mest av. Det hang også litt sammen med valg av vedlikeholdsløsning, hvordan man drifter flyene, basen osv. Som jeg var litt inne på i stad, hadde vi ikke noen annen informasjon enn at Luftforsvaret la til grunn at det fortsatt var marginalt, men det var ikke på det tidspunktet mulig å gi noen kvalifisert vurdering av hva behovet egentlig var. Det kom jo, som flere var inne på, først etter deployeringen til Island, da man så hva som trengtes.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Så eit litt ope og overordna spørsmål: Er det nokre fleire læringspunkt som de ser no i ettertid, som ein kan ta med seg vidare?

Frank Bakke-Jensen: Jeg mener faktisk at det er en konstruktiv diskusjon om den rapporten vi diskuterer nå. Jeg mener det er et konstruktivt spørsmål hvordan man skal ramme inn levetidskostnader. Det er et helt sentralt spørsmål i store prosjekter. Vi har nå fått vedtatt en langtidsplan hvor vi skal bruke over 1 600 mrd. kr i tida framover. Det er åpenbart at dette er en øvelse man må gjøre, slik at Stortinget kan stille de riktige spørsmålene når investeringsproposisjonen kommer. Så jeg er veldig glad for diskusjonen, og jeg er ganske enkelt bare uenig i den kraftige kritikken Riksrevisjonen legger i det temaet.

Ine Eriksen Søreide: Hvis jeg skal våge meg på et par, tror jeg nok at man egentlig kan være enda mer framoverlent, selv om man ikke har alle prognosene – og utdanne heller litt for mange enn litt for få – for det gjør at man kommer i gang tidligere. Det tar såpass lang tid at det er nødvendig.

Det andre er at man – uansett hvordan den sikkerhetspolitiske situasjonen skulle utvikle seg – ikke igjen må komme i en situasjon hvor man planlegger noe, eller tenker å bygge noe, som skal fungere bare i fredstid og bygges opp til en krisesituasjon. Det er for meg litt gåtefullt at man kunne gjøre det i 2012, men det er i hvert fall ikke mulig å gjøre det nå lenger. Jeg tror man må være veldig tydelig på at det vi opplever nå av sikkerhetspolitisk uro, er det vi kommer til å møte også framover, og det må man ta høyde for når man gjør ulike valg.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Då har eg ikkje fleire spørsmål.

Møtelederen: Da går vi videre til Carl I. Hagen fra Fremskrittspartiet.

Carl I. Hagen (FrP): Så vidt jeg skjønner, har dere fulgt med litt på hva som har skjedd tidligere i dag. Da var det organisasjonene Norges offisers- og spesialistforbund med Torbjørn Bongo og Sigurd Myrvoll fra Fellesforbundet, og særlig Torbjørn Bongo snakket om prestisje i Forsvarsdepartementet, at det var vanskelig. Han påsto at selv statsråder kunne ha problemer med å trenge gjennom den prestisjen som var i departementet og Forsvaret. Kjennte dere dere igjen i det, eller har dere et annet syn på problematikken om politisk ledelse kontra et embetsverk?

Ine Eriksen Søreide: Jeg vil si at jeg ikke opplevde den problemstillingen at det skulle være prestisje i noen av vurderingene. Så er det også slik at selv om en

situasjon endrer seg, kan det av og til ha større konsekvenser å gå tilbake på det og vedta noe på nytt når prosessen allerede er i gang. Det kan være både tidsmessige og kostnadsmessige årsaker til det. Da gjelder det å forsøke å tilpasse seg den nye situasjonen, som jeg opplevde var det departementet var opptatt av i den fasen, når sikkerhetspolitikken dro i en ny retning.

Frank Bakke-Jensen: Jeg opplevde ikke prestisje. Akkurat når det gjelder dette med rekruttering og opplæring, er det to skoler. Veldig mange vil gjerne at Forsvaret skal ta den delen selv, militære fagskoler – da skal vi bruke det vi har. Når jeg sier så sivilt som mulig og så militært som nødvendig, gjelder det også det. Det var en diskusjon vi hadde, og jeg måtte lete fram regjeringsnotatene mine og ser at jeg i håndskrift har vært ganske tydelig da det første notatet kom opp, og jeg sendte det ned igjen og fikk et annet svar, slik at vi kunne gå i gang med den undersøkelsen. Slik er jobben.

Carl I. Hagen (FrP): Jeg leser på nytt fra Riksrevisjonen:

«Det er kritikkverdig at Forsvarsdepartementet, i perioden 2012 til 2022, ikke har budsjettert slik at Stortingets mål for kampflyanskaffelsen kan nås innen 2025.»

Er dere enig i dette, og tar dere selvkritikk for at dere ikke har sørget for høye nok budsjetter til Forsvaret, som Riksrevisjonen her påstår? Skyldes det at de budsjetterammene dere fikk fra regjeringsskonferansens budsjettmøter og fra finansministeren, ikke var tilstrekkelige – og at vi kunne sluppet den kritikken fra Riksrevisjonen?

Ine Eriksen Søreide: Hvis jeg kan begynne, vil jeg peke på et par ting. Det ene er at grunnen til at FOC ikke nås i 2025, er som vi har hørt her, sammensatt. Det dreier seg også om integrasjon av missilet JSM. Vi brukte mye penger på å videreutvikle missilet så det skulle kunne integreres. Men det var på det tidspunktet en unik norsk løsning, og nå selges det til andre land som er bra.

Vi kom fra en situasjon – ikke bare i Norge, men i hele Europa – hvor forsvarsbudsjettene var blitt nedprioritert i mange år. I perioden fra 2005 til 2013 var det en realnedgang på 4,9 pst. I vår periode fra 2013 til 2021 var det en økning på 37 pst. Så vi la inn midler til å kunne håndtere det nye som kom, men også det at vi f.eks. måtte bruke mye mer penger på luftvern i langtidsplanen enn det som opprinnelig var forutsatt. I den første budsjettkonferansen vi hadde, fikk jeg også aksept for at vi holdt kampflykostnadene utenfor, i den forstand at de ble automatisk konsekvensjustert inn, slik at det ikke skulle gå ut over andre deler av Forsvaret. Det var viktig for å holde budsjettene oppe og øke dem.

Carl I. Hagen (FrP): Så det betyr at du ikke tar noen selvkritikk med tanke på for lave budsjetter, slik Riksrevisjonen sier er kritikkverdig?

Ine Eriksen Søreide: Jeg vil nok si at vi gjorde mye for å øke budsjettene, og de økte også betydelig, som jeg sa. Og så vil man alltid kunne si at man skulle brukt enda mer midler. Men jeg vil nok si at ut fra det vi i hvert fall i min periode så som utfordringsbildet, var det å få økt budsjettene betydelig og ikke minst fokusere på å ta igjen etterslep på vedlikehold, reservedeler og beredskap, ekstremt viktig.

Frank Bakke-Jensen: Få det man har til å virke – da jeg ga forsvarssjefen rammen for hans fagmilitære råd i oppspillet til langtidsplanen jeg skulle levere, fikk han en bunnlinje. Det var der vi lå fra forrige langtidsplan, pluss de kostnadene som hadde kommet til etter hvert som det kom kunnskap, og så fikk han ikke noen øvre list. Det var rett og slett fordi tida var kommet til å se hva vi måtte gjøre. Han laget en langtidsplan der han hadde fire scenarier for trusler, og så kom han med forslag til hvordan man skulle kunne forsvare seg mot alle.

Jeg mener at det tar tid å mentalt omstille seg til å bruke – jeg er ikke så sikker på at om vi hadde pøst inn ubegrenset med penger, hadde det løst det, men vi startet en veldig god prosess.

Carl I. Hagen (FrP): Da har jeg et spørsmål til, til Frank Bakke-Jensen. I 2019 fikk man beskjed om at bemanningsplanene var for dårlige. Er du fornøyd med de tiltakene du redegjorde for i din innledning, var de tilstrekkelige til å kunne møte det bemanningsbehovet?

Frank Bakke-Jensen: Jeg er fornøyd med de tiltakene vi fikk satt i gang, for vi fikk kandidater til å utdanne teknikere til flyene.

Møtelederen: Da går vi videre til Audun Lysbakken, som har 5 minutter.

Audun Lysbakken (SV): Jeg vil følge opp et par ting som har vært tema før. Jeg legger merke til at dere nærmest sier at Riksrevisjonen har invitert til en interessant diskusjon om hvilke kostnader som skal regnes inn og regnes ut. Men det er ikke det Riksrevisjonen har gjort, Riksrevisjonen har sagt at det er en måte å regne på, og at Forsvaret og departementet har brutt med den. Jeg vil egentlig utfordre dere – i hvert fall hvis jeg skal bli overbevist – på å ha en veldig klar begrunnelse for hvorfor Riksrevisjonen tar feil. For meg virker det som om Riksrevisjonen har et veldig vesentlig poeng, nemlig at budsjettering med den metoden for å beregne levetidskostnader som de legger til grunn, ville gitt

Stortinget et mye klarere bilde av reelle kostnader. Hvorfor tar Riksrevisjonen feil?

Frank Bakke-Jensen: Det Riksrevisjonen sier, er at i utgangspunktet var de rammene for levetidskostnader som ble lagt i 2012, feil. Det som er mitt poeng, er at Riksrevisjonen ikke sier det, de sier at det i 2014 kom en annen regel. Vi klarer ikke å finne igjen ordlyden «en annen regel», og det er det Forsvaret og Forsvarsdepartementet har sagt.

Så blir det alltid en diskusjon om hva som skal inkluderes i levetidskostnader, og hva som ikke skal inkluderes. Mitt poeng er at hvis man går for de rammene, må man holde seg til dem, for da klarer man å holde oversikt over hvordan levetidskostnadene utvikler seg. Jeg mener den modellen som er laget med den arbeidsgruppen som gjør risikoanalyser hvert år, er veldig god. Så innenfor de rammene har vi det. Så kan det godt hende at Riksrevisjonen kritiserer at man ikke har god nok kontroll på økning av EBA ved siden av, men det mener jeg må holdes som et adskilt prosjekt, hvis ikke tror jeg faktisk det vil være vanskelig å styre.

Audun Lysbakken (SV): Jeg regner dere som et team her. Når det gjelder bemanning, har vi hørt fra de tillitsvalgte at de tok opp bemanningsspørsmålet fra 2012. Vi har hørt fra JPO at det var åpenbart fra et tidlig tidspunkt at allierte la til grunn et høyere bemanningsbehov enn det Norge gjorde. Fra forsvarssjefen ble det vel i grunnen sagt at alt ble mye bedre da Forsvaret tok over ansvaret for dette fra departementet. Så da er spørsmålet: Hvorfor hadde dere i en årrekke ansvar for urealistiske anslag for bemanning uten å gjøre noe med det? Jeg vet at flere har spurt om det, men jeg synes kanskje det går an å få et klarere svar.

Ine Eriksen Søreide: Jeg kan begynne.

Det jeg opplever har blitt sagt også fra Forsvarets side i dag, er at det ikke var grunnlag for å inngi en helhetlig vurdering av det samlede behovet på noe tidligere tidspunkt enn det som ble gjort. Underveis verserte det selvfølgelig mange vurderinger og meninger om behovet for personell. Som jeg sa: Vi visste at det var et marginalt konsept som var lagt i 2012, men inntil man hadde en mer sikker vurdering av hva man trengte, ønsket man da ikke å gi endelige analyser av det. Som jeg sa i stad: Jeg skulle ønske man kunne gjort det tidligere, så vi hadde kommet i gang tidligere.

Det har også mye å gjøre med det operative konseptet vi velger, som kan skille seg fra det andre land velger. Det handler både om at vi har personell som gjør flere oppgaver, og det handler om hvordan man drifter flyene, hvordan man opererer, osv. Alt dette så man tydelig-

ere etter at man hadde deployert første gang, etter at flyene kom.

Så to ting til det første spørsmålet Lysbakken stilte: Jeg opplever at de som har snakket på høringen i dag, ikke har et veldig svart-hvitt forhold til hva som skal være med og ikke. Det er heller ikke i ARF-en oppstilt klare krav om hva som skal være med, men Riksrevisjonen har i sitt brev til komiteen signalisert hva de mener burde vært med. Jeg mener at anskaffelsesregelverket er fulgt. Jeg mener det er viktig at man har holdt seg til de samme vurderingene hele veien. Hvis man skal ta med absolutt alle tenkelige elementer inn i en levetidskostnadsanalyse, tror jeg det er en risiko for at man kan skygge for det som er vesentlig informasjon, og som man trenger å følge veldig nøye over tid.

Det siste poenget er at jeg mener denne analysen suppleres godt med de andre proposisjonene og annen informasjon som kommer. Jeg la også merke til at Riksrevisjonen sier at budsjettunderlagene er tilstrekkelige, og det tenker jeg er en viktig beskjed.

Audun Lysbakken (SV): Du sier at bemanningsanslagene var marginale, eller på marginen. Mener du beslutningsgrunnlaget ble tydelig kommunisert til Stortinget? Gjennom disse årene ble det gjort en rekke stortingsvedtak fordi flyene ble anskaffet i mange puljer. Ble det at det var så marginalt, tydelig kommunisert til Stortinget, mener du – eller dere?

Ine Eriksen Søreide: Ja, jeg mener det ble ganske tydelig kommunisert. Noe av det var selvfølgelig gradert informasjon, som ble gjort i de årlige vurderingene av operativ evne som forsvarsministeren har med komiteen. Noe kom også fram i de diskusjonene som var om den forventede dip-en i operativ evne, men der vi allikevel klarte å holde oss over det som var minimumsleveransen, og også klarte å opprettholde både QRA og høy luftmilitær beredskap – og det var det viktige.

Møtelederen: Da er det Grunde Almeland, som har 5 minutter. Vær så god.

Grunde Almeland (V): Takk skal du ha.

Jeg regner med at målet også for en statsråd i et sånt prosjekt er å prøve å eliminere usikkerhetene som er der. For å prøve å ta oss litt tilbake i tid og få en forståelse av hvordan særlig det med bemanning ble opplevd, er spørsmålet mitt: Representerte det den gangen en betydelig usikkerhet i prosjektet som en ønsket å gjøre noe med, eller var det andre ting som representerte en større usikkerhet og derfor hadde mer oppmerksomhet – hvis dere skjønner hvor jeg vil hen?

Ine Eriksen Søreide: Jeg kan godt begynne.

Jeg vil si at det var en usikkerhet som lå der, i den forstand at man på et eller annet tidspunkt måtte finne ut hvordan man skulle kalibrere organisasjonen for at det skulle være tilstrekkelig. Men før man kom så langt, handlet mye om utdanning av piloter og for så vidt også teknikere, og det å hindre at vi mistet for mye personell og kompetanse. Vi skulle samtidig konvertere både teknikere og piloter fra ett system til et annet, vi skulle fase ut det gamle flyet og fase inn det nye flyet, og midt oppe i dette kommer da en helt ny sikkerhetspolitisk situasjon, som gjør at veldig mange av de konseptuelle tankene måtte endres helt. Så jeg vil si det var en kombinasjon av flere ting.

Personell var helt åpenbart noe av det som var med i diskusjonen hele veien, men den ble jo også en funksjon av de diskusjonene som da etter hvert kom: Kunne de operative konseptene fungere som man hadde tenkt? Hvordan skulle man klare å gjøre om fra fredstidsbaser til baser som kunne fungere i krise og krig? Hva ville det kreve av personell? Ikke minst hadde man veldig, veldig liten erfaring med hva flyene krevde av teknisk vedlikehold og overhaling lokalt, samt løsningene med det globale partnerskapet, som gjorde mye av det store vedlikeholdet f.eks. på motorer og store deler. Så det var en vekselvirkning, vil jeg si, men det var mange ting som skjedde på én gang, det var mange hensyn å ta.

Frank Bakke-Jensen: Ja, det var stor usikkerhet. Tiden min var også preget av at vi plutselig kom inn i en pandemi. Vi valgte å fortsette med unge mennesker som var inne til førstegangstjeneste, til tross for at det var pandemi – et fantastisk prosjekt som ble satt i gang, og som tok Forsvaret gjennom hele den runden, der man sto operativ med dem som var inne til førstegangstjeneste. Alle våpengrenene var i gang. Der hentet man også ganske mye erfaring knyttet til det med personell.

Ett grep som var tatt tidligere, var at man i utgangspunktet hadde tatt ned på støttepersonell i Sjøforsvaret. Nå oppdaget man at man sto litt tynt når man også kastet inn faktoren med pandemien, så det kom kunnskap til underveis for mange av våpengrenene. Men i stort, for Luftforsvarets del og for dette programmet, er det deployeringen til Island som ga oss kunnskapen om hvor personellkrevende dette er.

Grunde Almeland (V): Men når personellsituasjonen altså utgjør en stor del av usikkerheten, ble det tatt noen initiativer for å prøve å høste erfaringer fra andre land, som står i samme situasjon, parallelt, for egentlig å prøve å se hva som er sammenlignbart? Hvilke erfaringer gjør andre land seg, og hvordan kan det gjøre at vi skrur til tidligere i vår organisasjon for å nå 2025-målet? Ble det gjort noen sånne typer initiativer?

Ine Eriksen Søreide: Det var litt tidlig i min periode, for vi var jo blant de første som fikk fly, og vi fikk det i november 2017. Det nærmeste man kom, var det som sjef Luftforsvaret sa, produsentens egen vurdering og det norske piloter under opptrening på Luke Air Force Base erfarte. Men det er en helt annen setting. Det er en flybase i en ørken i Arizona der det skal trenes opp piloter, og sånn sett er det noe helt annet enn de vanlige operative konseptene i Norge.

Frank Bakke-Jensen: Ja, det er det. Det var diskutert i forkant av deployeringen til Island. Italia deployerte før oss, og det var en del erfaring å hente fra det de gjorde, men langt fra alt. Vi opererer i arktisk klima med flyene, og det er på helt andre måter. Så jeg tror nok vi må lene oss på at en god del av den erfaringen måtte vi skaffe oss selv.

Møtelederen: Da er vi gjennom spørsmålene fra partiene, og vi går over til åpen spørsmålsrunde. Der har jeg først notert Kirsti Leirtrø fra Arbeiderpartiet.

Kirsti Leirtrø (A): Takk for redegjørelser.

Riksrevisjonen sier egentlig «for lite, for sent» i alt og peker spesielt på dette med bemanning som veldig kritisk. Da har jeg to spørsmål. Det ene er: I 2018 igangsatte dere en utdanningsreform for Forsvaret. Nå har både forsvarskommisjonen og Ombudsnemnda for Forsvaret pekt på det som feil vei å gå, at det er en direkte årsak til det med å beholde og rekruttere. Kunne dere kommentert hva som var bakgrunnen for den beslutningen da, og om dere kanskje har endret syn?

Så var det den kritiske fasen med overgangen mellom Bodø og Ørland, og som dere kjenner til, er jeg jo fra Ørland og kjenner til de utfordringene de har hatt der. Det de hele veien har sagt, er: Hvorfor ble det ikke etablert en flyrute mellom Bodø og Ørland? Den situasjonen vi er i i dag, gjør at forsvarsansatte har et helt annet reismønster enn de hadde i 2012, så det er helt andre vilkår. Vurderte dere noen gang andre vilkår, altså behovet mellom Evenes, USA og Ørland som en endret forutsetning?

Ine Eriksen Søreide: Jeg kan begynne.

Til det siste: Det er kanskje bedre at Frank svarer på det, for vi beholdt som sagt F-16 i Bodø så lenge de skulle ha QRA- rollen, og så flyttet vi QRA over til Evenes etter hvert.

Når det gjelder utdanningsreformen, ble det allerede i kompetansemeldingen og kompetansereformen, som jeg tror det var Anne-Grete Strøm-Erichsen eller Espen Barth Eide som la fram for Stortinget, varslet at det var behov for å gjøre endringer i utdanningssystemet. Det handlet også om at vi etter det innførte en ny ord-

ning for militært tilsatte med to likeverdige karriereveier i Forsvaret, altså spesialistbefal og offiserer. Det betyr også at utdanningssystemet måtte endres.

Vi hadde også et veldig fragmentert utdanningssystem som heller ikke hadde spesielt sterke fagmiljøer. Man kan litt overordnet si at der man i sivil sektor eller høyere utdanningsinstitusjoner har ca. ti personer i et fagmiljø, var det én-to personer i fagmiljøene i Forsvarets utdanningssystem. De var spredt på 16 lokasjoner rundt omkring i landet. Det ga rett og slett ikke nødvendig volum eller kvalitet på utdanningen, og det var utfordringer med styring og ledelse av en så fragmentert organisasjon. Det gjorde at vi la alt innunder Forsvarets høyskole; men vi beholdt krigsskolene og egenartene. Det var også for å drive utdanning mer i tråd med NATO-standard og utdanningsreformen som var gjennomført i sivil sektor. Utdanningsreformen i Forsvaret ble vedtatt i forbindelse med langtidsplanen som kom i 2016. Det vi også sa, var at vi hadde hørt en del av bekymringene som kom, og at det var veldig viktig at både Stortinget og regjeringa fulgte implementeringen av utdanningsreformen.

Det er klart at det alltid er justeringer som kan gjøres i en så stor reform, men jeg vil likevel holde fast ved at hvis vi ikke hadde gjort endringer i utdanningsreformen, betyr ikke det at situasjonen hadde vært bedre, snarere tvert imot. Det er rett og slett fordi utdanningen var så fragmentert og hadde så små fagmiljøer, og vi var nødt til å tilpasse utdanningen til det nye systemet for karriereveier i Forsvaret. En viktig grunn til at vi gjennomførte det, og kom inn med spesialistbefal, var nettopp at teknikere og andre skulle kunne ha gode lønns- og karriereveier horisontalt, og ikke nødvendigvis stige i gradene, men kunne gjøre karriere horisontalt. Det mener jeg var en veldig riktig ting å gjøre.

Møtelederen: Da er det Carl I. Hagen.

Carl I. Hagen (FrP): Vi har hørt i dag at valutaendringer har fått en betydelig betydning for kostnadene. Var det under den tiden dere satt i regjering, på tale å slå fast en regel om at store innkjøp fra utlandet automatisk skulle tilleggsbevilges, eller det motsatte, ved store valutaendringer, som nå har kommet? Var det et tema, slik at man fjernet hele den valutarisikoen fra Forsvaret? Forsvaret skal forsvare landet, de skal ikke drive med valutavurderinger.

Frank Bakke-Jensen: Det ble innført under oss. I 2021 innførte vi valutakompensasjon. Det var en voldsom krig – her må jeg også få lov til å takke representanten Lysbakken for gode debatter i Stortinget, sånn at jeg hadde et godt saksgrunnlag og kunne fortelle hva opposisjonen mente, i alle fall. Vi fikk til det på prosjekter med investeringer fra 1 mrd. kr og oppover. Sist jeg telte

tror jeg det hadde spart Forsvaret for rundt 5,5 mrd. kr på disse årene. Man kompenserer for valutavariasjonen sånn at man slipper uforutsigbarheten med en rask og dyr valutaregning, og man kan fortsette med de planene man har for å bemanne, investere og kjøpe.

Ine Eriksen Søreide: Som jeg var litt inne på i sted, gjennomførte vi også i min tid at de årlige kostnadene til kampflyanskaffelsen ble direkte konsekvensjustert i budsjettene, sånn at det ikke skulle gå på bekostning av andre ting.

Møtelederen: Da er det Kari Henriksen fra Arbeiderpartiet.

Kari Henriksen (A): Jeg har tre forholdsvis enkle spørsmål: Vokste eller sank etterslepet i de åtte årene dere styrte? Når du peker på satsingen i departementet, er ABE-kuttene tatt med, eller er de utenfor den satsingen? Det tredje spørsmålet er litt om dette med personell: Kom det noen henvendelser til departementet, via enten tillitsvalgte eller ledere, med tilbakemeldinger om at det var marginal eller kritisk bemanning, og hadde de tilbakemeldingene ev. forslag til løsninger som dere ikke landet på?

Ine Eriksen Søreide: Da vi overtok regjeringsmakt i 2013, var det et betydelig etterslep på veldig mange ting – reservedeler, vedlikehold, beredskap, personell – i så å si alle kategorier, så vi var nødt til å begynne en veldig stor snuoperasjon. Jeg nevnte tallene på bevilgningsøkningene i sted. Det var også viktig å gjøre noe i det korte og umiddelbare perspektivet. Det gjorde at pilene begynte å peke i riktig retning i Franks periode, da pengene hadde begynt å få virke litt og man hadde fått kjøpt inn materiell og reservedeler osv. Det var usedvanlig viktig, for hvis vi ikke fikk det vi hadde til å virke først, hjalp det ikke med store nye investeringer. Vi hadde en slags «grunnmursideologi» om å bygge grunnmuren for å få det vi hadde til å virke. Det mener jeg var helt riktig å gjøre, og jeg mener at etterslepet ble tatt ganske kraftig ned i løpet av de årene. Jeg sitter ikke med tallene på det, men det var i hvert fall både en økonomisk og personellmessig innsats for å få det til.

ABE-kuttene er med i regnestykket, selvfølgelig, men det man i stedet bevilget av ekstra midler til Forsvaret, var betydelig større. Jeg mener det er helt riktig at Forsvaret også i den perioden skulle sørge for mest mulig effektiv drift. Det vi ønsket å få til, var å kanalisere pengene ut i den operative spisse enden og bruke mindre på byråkrati. Det er alltid noe å ta av i en så stor organisasjon, og det viste seg også.

Så til spørsmålet om personell. Som jeg var litt inne på, var det kjent at bemanningen som var satt opp i

2012, var marginal. Som jeg sa, vil det i en slik prosess komme innspill om at det er noe vi bør gjøre noe med, eller at vi har for lite et sted, men jeg tror man samtidig må være veldig tydelig som statsråd og regjering på at man ikke kan forholde seg til noe annet enn den formelle framsendelsen og samlede vurderingen forsvarssjefen eller sjef Luftforsvaret gjør. Noe annet ville skape fullstendig kaos, og derfor må man også vente til den analysen er klar før man kan gjøre de endelige vurderingene. Det kom derfor ikke opp analyser som vi sa nei til, men det er klart det var meninger fra ulike områder, også blant befalsorganisasjonene og andre, om hva behovet var. Men man er nødt til å forholde seg til den gjennomarbeidede, samlede, helhetlige og formelle framsendelsen man får.

Møtelederen: Da skal vi til saksordfører, Seher Aydar.

Seher Aydar (R): Takk. Hvis jeg hørte riktig, sa Søreide at det var først i 2020 at Forsvarsdepartementet fikk klarhet i hvor mange teknikere som krevdes. Hvis vi ser på Riksrevisjonens rapport fra 2019, altså året før, er en av hovedfunnene at personell- og kompetanseutfordringer i Luftforsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon har betydning for kampflyvåpenets operative evne osv., og de beskriver egentlig personellmangelen på mange måter. Dette er året før, og før det har man også fått en del advarsler som burde ha gjort at man kunne fulgt det opp videre. Spørsmålet mitt er: Er det riktig at Forsvarsdepartementet fikk klarhet i det først i 2020, og ikke da rapporten kom, eller tidligere for så vidt?

Frank Bakke-Jensen: Som jeg sa i sted: I oppspillet til at vi skulle deployere på Island, kom det signaler om at dette var mer personellkrevende enn det hadde vært. Det har, som Søreide sa, fra 2012 og framover vært marginalt bemannet, men da kom det et signal om at det krever mer personell å holde beredskap med F-35 når vi skal ut. Om det var høsten 2019 eller våren 2019 – men det var i oppspillet til den deployeringen, og det var det som gjorde at vi satte i gang prosjektene for å kunne skaffe oss flere folk.

Ine Eriksen Søreide: Sjef Luftforsvaret var også inne på den samme tidslinja, at det var da de hadde den samlede og helhetlige analysen av hva som var personellbehovet.

Møtelederen: Da går vi til Audun Lysbakken.

Audun Lysbakken (SV): Jeg vil kort til slutt innom dette med valuta, som Bakke-Jensen var inne på. Vi har hatt noen runder på det tidligere. Du sa at du ikke var

valutaspåkemann, og det er det ingen som noen gang har krevd av deg, men i tiden du var forsvarsminister, var valuta et stort tema. Det var et stort tema i Stortinget, og det var et stort tema i avisene. Til slutt kom det en valutakompensasjonsordning, men det koster fortsatt penger for staten selv om man skjærmer Forsvaret.

Spørsmålet er derfor: Gjennom disse årene hvor det ble tydeligere og tydeligere at valutarisikoen var stor, og mer og mer av usikkerhetsavsetningen ble spist opp, tok ikke du en veldig stor økonomisk risiko ved likevel å gå for maksimalt antall fly på det tidspunktet?

Frank Bakke-Jensen: Jo, men jeg tok bort den risikoen da jeg fikk valutakompensasjon.

Audun Lysbakken (SV): Men ikke for fellesskapet?

Frank Bakke-Jensen: Nei, men det blir en avveining. Vi hadde en analyse av behovet for kampflykraft i lys av den nye sikkerhetssituasjonen. Den var tydelig på at vi burde ha 52 fly, kanskje bikket den mot at vi burde ha flere. Det måtte vi avveie mot kostnadene for samfunnet. Min og andres konklusjon var at det ville bli betraktelig dyrere hvis vi ikke evnet å forsvare oss. Det var et ganske tydelig signal i rapporten fra forsvarssjefen om hvor mange fly vi trengte til sikkerhetssituasjonen vi var i.

Ine Eriksen Søreide: Kan jeg få legge til noe der? Selv om det var etter min tid, er det klart at man i antallsanalysen – som ble oppdatert flere ganger og sa det samme: inntil 52 fly – skal huske på at den var basert på både at den ble laget i en fredssituasjon, og at den ble beholdt i en situasjon med krig og konflikt. Det er klart at den analysen, som Frank også sier, bikket mer mot at man eventuelt trengte mer enn mindre.

Det man også skal huske på, er at man risikerer at den operative evnen til kampflyene går veldig mye ned ved å ikke bestille det antallet man har planlagt for. Det vil si at det man da får, kan vise seg å ikke kunne brukes på en god måte, og det er i verste fall en dårlig investering.

Hvis man f.eks. hadde landet på færre antall fly som ikke kunne operere som forutsatt, i en situasjon med en tilspisset sikkerhetspolitisk kontekst, så mener jeg det ville vært veldig dyre penger, for å si det sånn, hvis man da ikke hadde gjort den siste investeringen.

Audun Lysbakken (SV): Hvis jeg bare kan si at det går jo inn i diskusjonen om det militærfaglige, det mer politiske, men spørsmålet her er om de økonomiske kalkylene som lå til grunn, var realistiske eller ikke. Dere er i hvert fall et stykke på vei selv enig i at de ikke var det.

Frank Bakke-Jensen: Nei, ikke langt på vei ... Vi er helt enige i at valutasituasjonen gjorde at prosjektet ble dyrere i sin helhet. Sikkerhetssituasjonen gjorde at kost-nytte også endret seg, sånn at i utgangspunktet var det for veldig mange en god investering å investere i de flyene vi trengte.

Ine Eriksen Søreide: Så gjorde vi en del tiltak underveis også i min tid, hvor det ble åpnet for såkalt «block buy». Det vil si at man kjøpte flere fly samtidig, ikke bare seks og seks, men flere. Det ble gjort mellom partnerlandene for å få prisen ned hos Lockheed Martin, og det lyktes. Hvis man igjen ser bort fra valutadimensjonen, er dette kommet ut, jeg vil nødig kalle noe billig i denne sammenheng, men rimeligere enn det som opprinnelig var planlagt og kalkulert for. Noe av årsaken til det var altså at enhetskostnaden på flyene går ned etter hvert som en produserer flere og vinner erfaring med det. Det andre var «block buy»-modellen, som gjorde at vi kunne kjøpe flere fly og dermed til en lavere enhetspris.

Møtelederen: Da har vi kommet til siste seanse, som er muligheten for å si noen avsluttende ord hvis det er ønskelig for de inviterte.

Ine Eriksen Søreide: Jeg har ikke mye å legge til. Jeg tror vi kan stoppe der.

Frank Bakke-Jensen: Nei da, tusen takk for at dere husket oss, det er hyggelig det. Så ses vi sikkert! Om 16 år sitter Carl I. Hagen der og stiller meg vanskelige spørsmål.

Møtelederen: Å være forsvarsminister gir i hvert fall evig abonnement på kontrollkomiteen.

Ine Eriksen Søreide: Det er en livslang forpliktelse, det kan jeg love.

Møtelederen: Tusen takk for at dere stilte opp og svarte på våre spørsmål. Komiteen tar pause frem til kl. 16.

Høringen ble avbrutt kl. 15.44

Høringen ble gjenopptatt kl. 16.00

Høring med tidligere forsvarsminister Grete Faremo, tidligere forsvarsminister Espen Barth Eide og tidligere forsvarsminister Anne-Grete Strøm Erichsen

Møtelederen: Da er klokken 16.00, og vi er klare til å starte opp igjen høringen. På vegne av kontrollkomiteen

teen vil jeg ønske hjertelig velkommen til tre tidligere forsvarsministere: Grete Faremo, Espen Barth Eide og Anne-Grete Strøm-Erichsen.

Espen Barth Eide har med seg tre bisittere. Det er politisk rådgiver Milla Ødegaard, seniorrådgiver Anders Ask, fra seksjon for sikkerhetspolitikk og Nord-Amerika i Utenriksdepartementet, og oberst Geir Erik Moreite, fra avdeling for forsvarsmarked og ressurspolitikk i Forsvarsdepartementet. Velkommen til dere også.

Dere kjenner antakelig opplegget det er lagt til rette for. Det blir innledninger på 10 minutter hver, og så starter komiteens utspørring. Så gir jeg for sikkerhets skyld en påminnelse om at dette er en åpen høring, og hvis det blir behov for å si graderte ting, må det gjøres i en separat, lukket høring. Gi i så fall beskjed om det. Høringen går på nett, så det er viktig å skru av og på mikrofoner.

Da tror jeg vi har vært gjennom alle formalitetene og kan ønske velkommen. Vi starter med Grete Faremo, som har 10 minutter til innledning. Vær så god, ordet er ditt.

Grete Faremo: Takk, komitéleder og ærede komité. Det er hyggelig å være tilbake i dette rommet. Jeg har vært her før. Nå er det en stund siden, for ikke å overdri-ve, jeg gikk av som forsvarsminister, så jeg gjør dette enkelt og sier at jeg ikke benytter retten til å holde et innledende innlegg, men selvsagt stiller jeg meg til rådighet for alle spørsmål dere måtte ha.

Møtelederen: Det er helt i orden. Da går ordet videre til Espen Barth Eide, som har inntil 10 minutter. Vær så god.

Espen Barth Eide: Tusen takk, komitéleder. Jeg skal si noen innledende ord. Jeg tenker at min rolle i denne høringen er å sette scenen litt for hvilket grunnlag Stortinget fikk presentert. Da anskaffelsen ble godkjent gjennom langtidsplanen, ble det lagt fram gjennom Prop. 73 S for 2011–2012. Det var altså i min tid som forsvarsminister. Jeg hadde også, under Anne-Grete Strøm-Erichsens overordnede ledelse, det interdepartementale ansvaret som statssekretær da nedvalget ble gjort i 2008, og også som statsråd da den endelige beslutningen om anskaffelse ble tatt i 2012. Så jeg fulgte denne anskaffelsesprosessen veldig nøye og lenge.

Kampfly er et grunnleggende element i forsvarsstrukturen når det gjelder både kampkraft og økonomi. Det var helt avgjørende å legge hovedelementene i denne anskaffelsen på plass. Både typevalg og lokasjonsvalg var tunge prosesser, men avgjørende for hele den videre moderniseringen av Forsvaret som vi da sto overfor. Kampflyanskaffelsen er en stor og viktig investering for Norge.

Jeg er derfor glad for å konstatere at 46 av de bestilte 52 flyene er levert, at JSM, altså Joint Strike Missile, er utviklet og snart ferdig integrert, at Luftforsvaret opererer F-35 fra basen på Ørland og QRA fra Evenes, at andre viktige elementer for forsvarsevnen også er i drift på disse stedene, og at luftvern har fått et nytt kraftsenter på Ørland, akkurat som vi forutsatte i langtidsplanen jeg nevnte, altså Prop. 73 S for 2011–2012.

Innen 2026 kan flyene føre alle våpen som er nødvendig for å oppfylle kampflyvåpenets operative roller. Jeg vil mene at det er en ganske høy grad av suksess på det som så langt er den største offentlige anskaffelsen i Norges historie, der vi også gjorde et veldig klart valg om å investere i et framtidssky, altså et framtidssprosjekt, i og for seg inspirert av tiden da man valgte F-16. Det var et fly som da ennå ikke fullt ut eksisterte, men man gikk inn i framtiden ved at man sammen med andre skulle være med og utvikle det som skulle være framtidens standard kampfly av sin art.

Det har ofte blitt understreket at F-35-anskaffelsen ble gjort i et levetidsperspektiv. I dette ligger det at da nedvalget ble gjort, var det ikke bare investeringskostnaden som ble vurdert, men også hvilke driftskonsekvenser anskaffelsen ville få. Da mener jeg dette i et totalprosjektperspektiv. Det betyr at både personell, utdanning, bygg og anlegg var del av beslutningsgrunnlaget.

Riksrevisjonen kritiserer at levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen var undervurdert. Det må jeg respektfullt si at jeg ikke er enig i. Levetidsberegningene ble gjort i tråd med god praksis for prosjektstyring i staten og har tatt inn i seg både anskaffelseskostnaden for flyene med nødvendige tilleggsutstyr, tjenester og kampflyrelaterte bygg og anlegg. I tillegg er kostnadene for drift og opprettholdelse av disse regnet inn. Omfanget ble vurdert som riktig både av Forsvarets eksperter og av ekstern kvalitetssikrer.

Valget av et så avansert system påvirker hvilke andre valg vi gjør i hele Forsvaret, ikke minst fordi F-35 er et multirollekampfly og i tillegg en viktig sensor- og beslutningsstøtteplattform. Når man velger et så avansert fly, får man også funksjoner som ellers måtte leveres av andre deler av Forsvaret, f.eks. artilleri. Det er viktig å skjønne at dette ikke bare er en anskaffelse for Luftforsvaret, men en anskaffelse for hele Forsvaret. Valget av et så avansert kampfly som F-35 ble gjort også med henblikk på hva som ellers skulle skje andre steder i forsvarsstrukturen.

Før beslutningen ble tatt, gjennomgikk anskaffelsen en optimalisering som bl.a. reduserte antall fly fra opprinnelig 56 til 52, og som reduserte levetidskostnadene. Ekstern kvalitetssikring, EKS, nummer to av programmet ble også gjennomført.

Kostnader både til anskaffelse og gjennom levetiden var i tråd med hva som ble lagt til grunn da F-35 ble valgt og ambisjonen ble lagt helt tilbake i 2008. Stortinget besluttet så anskaffelse av inntil 52 fly med tilleggsutstyr og tjenester. I dette lå det at det skulle gjennomføres en særskilt vurdering av om de siste seks flyene skulle anskaffes.

Anskaffelsen er som nevnt tidenes største investering i Fastlands-Norge. Det var derfor et mål å styre stramt og holde prisen nede. Når jeg sier det, er det også fordi det er klart at man godt kunne lagt inn flere ting rundt denne anskaffelsen. Det er ikke vanskelig i ettertid å komme på at man allerede da kunne bygd f.eks. enda flere sheltere, men fordi man forvalter fellesskapets penger, var det faktisk et mål å ikke bruke mer av dem enn nødvendig. Det er dyrt nok å kjøpe kampfly. Derfor var jeg – og alle vi som sitter her, vil jeg si – veldig opptatt av behovet for streng kostnadskontroll og disiplinert styring inn mot denne vurderingen. Vi vet fra tidligere anskaffelser at de ikke alltid har holdt seg helt innenfor rammene. Både vi i politisk ledelse, de svært dyktige menneskene som drev dette prosjektet i departementet, budsjetteneheter og andre var svært opptatt av at vi skulle ha streng disiplin og streng kontroll over denne enormt store anskaffelsen. Derfor valgte vi også et forsterket oppfølgingsregime med årlige usikkerhetsanalyser.

Industri var en viktig del av anskaffelsesbeslutningen. Vi vurderte at samlet industrielt potensial kom opp mot 66–71 mrd. kr over produksjonstiden. Dette omfattet både industriplanene til Lockheed Martin og Pratt & Whitney og salgspotensialet for JSM og for ammunisjonstypen APEX.

Mange norske bedrifter fikk mulighet til å konkurrere seg inn mot F-35-leveranser, og mange lyktes også med det. Jeg konstaterer at de fleste av disse fortsatt leverer på sine kontrakter og får gode tilbakemeldinger på både pris og kvalitet, noe som jo skaper både kompetanse, verdiskaping og arbeidsplasser rundt omkring i Norge. Jeg registrerer at både JSM og APEX er solgt til andre nasjoner. Sammen med industriplanene betyr dette at industriambisjonen var realistisk og er blitt oppfylt.

For at kampflyvåpenet skulle kunne ivareta nasjonale oppgaver i hele konfliktspennet, la Prop. 73 S for 2011–2012 til grunn at kampflyene skulle lokaliseres til den basen som ga best mulig betingelser for daglig trening, og som samtidig muliggjorde iverksettelse av operative oppdrag. Det resulterte i valget av Ørland som kampflybase, men med framskutt operasjonsbase på Evenes. På den måten fikk Luftforsvaret en hovedbase der både kampfly og luftvern i samspill kan skape et godt grunnlag for trening og operasjoner. På bakgrunn av statusen på basene medførte det også betydelige in-

vesteringsbehov, både for å kunne operere F-35 og for å kunne fungere som Luftforsvarets nye hovedbase.

Jeg vil si at utfordringene innen personell og kompetanse var en viktig del av vurderingene. Ikke bare skulle det implementeres et nytt kampfly, det skulle bygges opp en helt ny organisasjon med fornyet kompetanse på en ny lokasjon. Ikke uventet har dette gitt utfordringer, men regjeringen tok utfordringene på alvor og iverksatte en rekke tiltak for å sikre god operativ evne. Det har også blitt fulgt opp av senere regjeringer.

Jeg har lyst til å understreke at det både var et kjent faktum og ble tydelig kommunisert også i 2012 at personell med riktig kompetanse var en betydelig utfordring. Dette er en utfordring på tvers av Forsvaret, men egentlig også på tvers av det norske samfunn. Ofte er jo det vi har minst av, folk med riktig kompetanse på rett tid og på riktig sted. En del av funnene til Riksrevisjonen påpeker svakheter i kompetanse, men det er viktig å si at vi påpekte dette, og vi sa at vi trengte å ta særlige grep rundt dette. Her er vi på en måte offer for at det har gått så bra i Norge at det er krevende å holde på den kompetansen som her trengs, for det er nettopp de som kanskje er mest attraktive i andre også godt betalte jobber. Det er i hvert fall en kjent problemstilling, men det er også blitt tatt grep for å ta høyde for det.

Det tror jeg konkluderer det jeg vil si innledningsvis, og så er jeg selvfølgelig klar for å ta imot spørsmål.

Møtelederen: Tusen takk for det.

Da går ordet videre til Anne-Grete Strøm-Erichsen, som også får mulighet til en 10 minutters innledning.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Komiteleder, ærede komité – jeg tror jeg skal avstå fra å holde et veldig langt innlegg, for Espen Barth Eide har egentlig redegjort veldig grundig for hele anskaffelsen og prosjektet.

Jeg har lyst til å si at grunnen til at jeg er innkalt her, er at jeg var statsråd da den første proposisjonen om nedvalget av kampfly ble lagt fram i 2008. Den het Nye kampfly til Forsvaret, St.prp. nr. 36 for 2008–2009. Hvis man går gjennom den, ser man at alle de temaene som har vært diskutert i dag – også levetidskostnader – er gjort rede for der, men også med de begrensningene som var på det tidspunkt, bl.a. når det gjaldt lokalisering. Det valget var ikke gjort, det ble gjort senere. Det var derfor ikke mulig å gjøre de beregningene så tidlig. Vi må også tenke på at dette var i et 30-årsperspektiv, men det var gjort etter beste vurdering. Det var grundige diskusjoner i Forsvarsdepartementet, på både levetidskostnader og valuta, for det var de to veldig krevende, usikre faktorene.

Takk. Jeg er veldig klar for spørsmål.

Møtelederen: Tusen takk – og spørsmål skal det bli, for nå er det saksordfører Seher Aydar, som starter med 10 minutter til sine spørsmål.

Seher Aydar (R): Takk for at dere kom.

Først til Espen Barth Eide: Du var forsvarsminister da regjeringen la fram anskaffelsen av 52 F-35 og etablering av basestruktur på Ørland og Evenes. Når flyene fortsatt ikke er fullt operative nå, noen av dem står i telt på Ørland, det er kronisk mangel på flytimer og personell og også problematikk med reservedeler, betyr det at forarbeidene Forsvarsdepartementet gjorde i din tid, ikke var gode nok?

Espen Barth Eide: Nei, jeg mener forarbeidene var gode. Vi skal huske på at vi på det tidspunktet vi gjorde anskaffelsen, ikke hadde tenkt å bygge nye sheltere til alle flyene. Jeg kan godt se at når man ser det bakover fra 2025, virker det rart, men det var full åpenhet overfor Stortinget. Det var jo med hensyn til kostnadskontroll, og fordi man på det tidspunkt ikke så for seg at vi var i den type krigsnær tilstand vi er i nå – eller, hva skal vi si, i den sikkerhetspolitiske situasjonen vi er i nå – og for øvrig at det var viktig å få flyene på plass.

Det var alltid klart at man kunne gjøre flere ting på et senere tidspunkt. Det er i og for seg ikke overraskende at man ikke har de shelterne man heller ikke planla for å bygge, og som ikke ble lagt inn i kalkylene. Man har under senere beslutninger funnet ut at dette skal utvikles videre.

Når det gjelder mangel på personell, var det – som jeg sa i innlegget mitt – en kjent utfordring. Vi visste at det å få tilstrekkelig mange teknikere til en helt ny flytype til å bo og jobbe på Ørland, ikke var bare enkelt, og man har forsøkt å ta grep for det.

Når det gjelder reservedeltilgang, er det en problemstilling som i og for seg er gjennomgående i systemet. Dette gjelder ikke bare vårt land, men jeg mener at man også har tatt mange grep for det. Når det gjelder den sterke vektleggingen av at man ikke har full operativ kapasitet i 2025, vil jeg si: Vel, vi har det i 2026, og vi er veldig nære å ha det i 2025. Til å være en så stor investering i et framtidsprosjekt, mener jeg det er trygt innenfor de feilmarginer man må kunne bevilge seg i denne type anskaffelser. Man kunne selvfølgelig kjøpt noe som var kjent fra før, ferdig lagde, velprøvde systemer. Da hadde man fått betydelig dårligere militær evne, ikke bare nå i 2025, men også i f.eks. 2035. Jeg mener at dette alt i alt var en av de mer vellykkede anskaffelsene i moderne historie.

Seher Aydar (R): Det kan de lære strides om, men ...

Espen Barth Eide: Det er mitt syn!

Seher Aydar (R): Ja, ikke sant.

Til neste spørsmål: Du var forsvarsminister da driftsorganisasjonen for F-35 ble besluttet i 2012. Nå har både Luftforsvaret og Joint Program Office bekreftet at de allerede da sa fra at antall teknikere det ble lagt opp til, var for lavt. Hvorfor la dere opp til så få teknikere?

Espen Barth Eide: Jeg tror alle som har vært borti store anskaffelser i det offentlige og kanskje spesielt i Forsvaret, alltid vil finne folk i bransjen som synes man skal gjøre mer. Det tror jeg vi har opplevd alle sammen, at det ikke er grenser for hvor mye penger man kunne bruke på en forsvarsanskaffelse. Her var det et ønske om å ha stram kontroll. Det var også en tro på at vi kunne ha et omfattende internasjonalt samarbeid, og at vi skulle ha en «lean» organisasjon for å få til dette.

Jeg opplever ikke at problemet er at man beregnet for lavt, men at det har vært vanskelig å få det antallet man ønsket seg. Det ble gjort avveininger her med hensyn til kostnader. Det er klart at enda mer penger ville gitt enda mer av alt, men det var altså et forsøk på å optimere en så stor anskaffelse, fordi selv vi som har jobbet i Forsvarsdepartementet, mener at man også skal bruke noen av statens penger på f.eks. helse, skole og sånt.

Seher Aydar (R): Forstår jeg det riktig at du ikke ser på problemet som at det var planlagt for få teknikere, men at man ikke klarte å få tak i dem man hadde planlagt for?

Espen Barth Eide: Først og fremst har det vært vanskelig å få tak i tilstrekkelig mange teknikere med den riktige kompetansen. Jeg er den første til å erkjenne at man la opp til en organisasjon som skulle være god, men relativt strengt dimensjonert med hensyn til kostnadskontroll.

Seher Aydar: Et siste spørsmål til Barth Eide: I en rapport fra den amerikanske ambassaden i Oslo fra 16. desember 2008 som WikiLeaks har publisert, står det at USA har lagt politisk press på norske myndigheter for å velge F-35. I rapporten står det at USA måtte unngå å gi inntrykk av press i offentligheten som ville gitt inntrykk av at Norge ikke har hatt en selvstendig beslutningsprosess, men at USA bak lukkede dører har vært mye mer kraftfulle.

Møtet med deg er referert i den rapporten. Kan du beskrive hva det politiske presset amerikanerne mener de har hatt, besto i?

Espen Barth Eide: Det kan jeg i og for seg gjøre. Svenske myndigheter mente veldig sterkt at vi burde kjøpe Gripen-kampfly. Det var det ingen av oss som var i tvil om. Ulike europeiske myndigheter mente svært sterkt at vi burde kjøpe det felleseuropeiske Eurofight-

er. Så lenge Rafale var i konkurransen, var det en sterk interesse fra franske myndigheter om at vi skulle kjøpe Rafale, og amerikanske myndigheter arbeidet for at vi skulle kjøpe F-35 – eller Joint Strike Fighter, som vi opprinnelig kalte det. Det er vi vant til.

Vi var veldig opptatt av at vi skulle ha en likestilt konkurranse. Vi gjorde et spesielt poeng ut av at dette ikke var et sikkerhetspolitisk valg, men at det var et valg basert på hva Forsvaret trengte, kvalitet, pris og industriandel, og det holdt vi oss strengt til. Det var ikke noe mer press enn det man normalt oppsetter, og det vil i og for seg at vi, når vi driver næringsfremme i andre land, også prøver å påvirke andre land.

Seher Aydar (R): Det USA beskriver, å ha vært mye mer kraftfulle bak lukkede dører, var ikke annerledes enn det svenskene var overfor norske myndigheter? Er det slik å forstå?

Espen Barth Eide: Jeg har ikke noe behov for å sammenligne hva folk gjør bak lukkede dører, men jeg tror vi som har vært inne i dette, vet at når det gjelder forsvarsanskaffelser, er det et sterkt engasjement fra alle berørte myndigheter, og det avviker ikke vesensforskjellig. De fikk også klart svar på tiltale. Det jeg pleide å si til alle dem vi snakker om her, enten det var svensker eller amerikanere, var at hvis dere er sikre på at dere har den beste kandidaten, er det jo ingenting å bekymre seg for, for vi har en grundig og god prosess. Det syntes jeg virket. Jeg tror en av grunnene til at vi fikk betydelige industriandeler i dette prosjektet, var at vi hadde en reell usikkerhet hos alle selgere om det ble dem eller noen andre, og derfor ga de mer i f.eks. industrideltakelse. Så dette hadde 0,0 påvirkning på det endelige utfallet.

Seher Aydar (R): Jeg vil gå videre til Strøm-Erichsen. Holte Consulting utarbeidet i 2008 en modell for levetidskostnader på oppdrag fra Forsvarsdepartementet under din ledelse. Forsvarsmateriell opplyser i Riksrevisjonens rapport at kostnadselementene i modellen mer eller mindre har vært de samme siden 2008. Var det på den tiden meningen at kostnadsmodellen skulle være lik nå, snart 17 år etter, eller skulle den oppdateres løpende etter hvert som flere av de konkrete kostnadene ble kjent?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg kan egentlig bare svare for de faktorene som ble tatt inn i levetidskostnadene i 2008, og som også ble presentert i den proposisjonen som ble lagt frem for Stortinget. De kostnadene som var kjent på det tidspunktet, var anskaffelseskostnader, beregning av fremtidige oppgraderinger, erstattningsfly, reservedeler og så videre, som har vært nevnt.

Men en faktor som ikke var med, og det står også, er lokaliseringen av kampflyvåpenet. Den var ikke kjent, så EBA-kostnader var utenom.

Jeg må jo si at når man legger frem en proposisjon med 30 års perspektiv, er det helt naturlig at det vil bli justert og oppjustert etter hvert som tiden går. En faktor som var veldig usikker, var bl.a. valuta. Det var jo noe som ble diskutert veldig i prosjektet, hvordan man kunne skulle legge seg opp med hensyn til valuta. Det var jo også helt umulig å se det i et 30-årsperspektiv, og om vi hadde gjort det, var det ingen som hadde gjetten hvordan utviklingen ville blitt. Men det at man tar høyde for at dette blir justert jevnlig, det er det jo helt naturlig at man gjør.

Seher Aydar (R): Så det er riktig å forstå det slik at det ikke var meningen at kostnadsmodellen skulle være helt lik snart 17 år etter, når kostnadene ble mer kjent? Det var meningen at det skulle bli oppdatert? Er det riktig forstått?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, det var jo meningen at det skulle bli oppjustert. Men jeg må jo si at kostnadene har stått seg veldig over tid, hvis man justerer for valuta.

Espen Barth Eide: Når man korrigerer for valuta, har dette prosjektet endt godt under opprinnelig pris, ca. 15 mrd. kr under den antatte prisen, hvis vi ser på helheten. Så er det ulike faktorer som har gått litt opp og ned. Men det er jo ikke så verst for en såpass stor anskaffelse at man ligger 15 mrd. kr under.

Møtelederen: Da går vi videre til den partivise utspørringen. Vi starter med Arbeiderpartiet og Kirsti Leirtrø – 5 minutter.

Kirsti Leirtrø (A): Takk for redegjørelsene. Det begynner å bli noen år, og mye har skjedd underveis. Jeg husker et folkemøte i 2012 på Ørland, der daværende forsvarsminister sa: Det kommer til å bli veldig mye støy. Vi må passe på å være en god vertskommune, slå sammen flere kommuner, fordi reguleringsplanarbeidet vi skal gjennom, er voldsomt. Vi trenger kommunikasjon og en flyrute til Bodø, for vi skal ta F-16-teknikerne over på F-35. Det er viktig at dette henger sammen, og vi må ta godt vare på innbyggerne, for det blir tøffe prosesser, med støyoppgjør.

Nå er vi gjennom det. Det gikk veldig lang tid fra en startet. I 2008 ble det altså vedtatt nye fly, men langtidsplanen for basestruktur har gått i mange år. Har det vært noen vurderinger fra denne tiden? Det jeg husker, er at på Ørland skjedde det ingen investeringer i mange, mange år før 2012. Når en er i en omstilling der en kanskje ser for seg at en blir lagt ned, stopper det opp, både

i det sivile og også i Forsvaret, vil jeg anta. Kan dere ta noen betraktninger rundt det, om det var en problemstilling som ble tatt opp, både i Bodø og alle steder dette var et tema?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg husker at dette var en diskusjon allerede da jeg var forsvarsminister i min første periode, frem til 2009, og da jeg var på besøk på Ørland, var det en bekymring. Jeg skjønner veldig godt at den bekymringen var der, men det var veldig lite som kunne gjøres når det gjaldt å fremskynde den neste beslutningen for å skape den tryggheten som man selvfølgelig ønsket. Men forståelsen for det var veldig stor. Jeg vet ikke om Grete Faremo vil utdype.

Grete Faremo: For mitt vedkommende har jeg ikke noe å legge til det som Anne-Grete Strøm-Erichsen sier. Jeg tror vi la vekt på å besøke Ørland og de andre alternative basene jevnlig for å bidra iallfall med så oppdatert informasjon som mulig.

Espen Barth Eide: Nettopp – jeg slutter meg til det. Nedvalg av kampfly skjedde i 2008, men basevalget var i 2012. Jeg husker veldig godt det folkemøtet på Ørland, og jeg synes det var ganske godt sagt, det som ble gjengitt her. Det var mange grunner til at det ble Ørland, f.eks. som base for øvelser ligger det veldig bra. Men det er klart at det ligger langt sør i Norge med tanke på en del andre sikkerhetspolitiske hensyn. Det var grunnen til at vi fikk Evenes i tillegg. Ved et annet flyvalg hadde kanskje Bodø blitt videreført, men det var den ekstreme støyproblematikken rundt F-35, som vi var vel kjent med, som gjorde at det rett og slett ikke var forsvarlig, og knapt nok lovlig etter norske regler for HMS, å videreføre hovedkampflybasen i Bodø, som jo var rett ved siden av bebyggelsen, rett og slett. Så av mange faktorer var nettopp det med støy, og da ble det regnet inn at det selvfølgelig ville bety at en del kostnader til støyskjerming kom til på Ørland, men mye mindre enn det som ville vært nødvendig i Bodø. Så skulle jo investeringene følge i tråd med behovet for den EBA-en som trengtes i flyene. Man skulle først begynne å få disse flyene, flyene skulle bygges og så videre. Vi gikk jo av i 2013, så det er jo de som satt der sist, som har ansvaret fra og med – hva er det – 17. oktober 2013 og framover. Men planen var at det skulle være en slags samtidighet mellom innfasing av nye fly og EBA, altså basestruktur og personellinnfasing.

Kjersti Leirtrø: Jeg kan ta det neste i oppsummeringen, jeg har kort tid igjen.

Møtelederen: Da går ordet videre til undertegnede, som skal stille noen spørsmål fra Høyre, på 5 minutter.

Vi må gripe litt tak i denne store debatten som egentlig har utviklet seg etter Riksrevisjonens rapport, som går på grensedragningen mellom indirekte kostnader og direkte kostnader i beregningsgrunnlaget. En vesentlig del av Riksrevisjonens kritikk er at det ikke ble tatt inn relevante kostnader, indirekte kostnader, som etter Riksrevisjonens syn hadde gitt Stortinget et bedre grunnlag for å kunne beregne den reelle prisen. Så er det ulike syn på dette. Riksrevisjonen har svart på spørsmål fra kontrollkomiteen i brev. Jeg synes det kunne være interessant å høre først med dere hvorvidt dette var et stort tema, om dere diskuterte på ulike tidspunkt hvor denne grensen mellom direkte og indirekte kostnader skulle dras. Jeg tror jeg bare må dele opp spørsmålet. Hvis vi kan starte med Strøm-Erichsen og så gå videre nedover.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg må bare si at det snart er 20 år siden jeg ble forsvarsminister, og det er 18 år siden vi holdt på med denne proposisjonen. Likevel husker jeg jo veldig godt alle diskusjonene i forbindelse med kampflyprosjektet, for det var en veldig stor sak som naturlig nok var oppe på agendaen hele tiden. Jeg kan ikke huske spesifikt at vi snakket om direkte eller indirekte kostnader, men det kan godt hende. Når vi igjen leser proposisjonen, ser jeg bare hva som var tatt med. Det var det vi den gangen mente å ha noenlunde oversikt over.

Realiteten er at det skal noe til å sette i gang et 30-årsprosjekt om et våpensystem som er under utvikling, og så kunne forutse alle levetidskostnader i all fremtid. Det vil jeg påstå nesten ikke er mulig. Da må man operere med faktorer som man ikke kjenner til. Jeg kan bare si at dette var veldig høyt oppe på agendaen; det var veldig viktig for Forsvarsdepartementet og for kampflyprosjektet at det her skulle leveres realistiske tall, også i sammenligning mellom de ulike leverandørene. Jeg mener at det ble gjort etter beste skjønn, og per i dag kan ikke jeg se at vi kunne ha gjort det så veldig mye annerledes. Det høres kanskje spesielt ut, men jeg holder på det.

Møtelederen: Tusen takk for svaret. – Faremo.

Grete Faremo: Ja, komitéleder, jeg husker det også knapt, men det som gikk igjen, var kostnadselementene. Det handlet mer om hvordan man skulle klare å se modning i sammenheng med når man kunne kostnadsberegne de forskjellige elementene ordentlig. Det jeg også husker best, er diskusjonen om valuta. Jeg sjekket dollarkursen i dag, den sto vel i 11,45, og vi opererte jo med verdi på dollaren fra 5 og oppover, så det er en voldsom økning på valutasiden.

Når det gjelder prisøkning, hadde jeg en diskusjon med komiteen og Stortinget om det og om hvordan man kunne kalkulere prisøkninger til forskjell fra endringer i kostnader som følge av nye elementer – eller kall det at man ikke har vært helt på plass når det gjelder å kalkulere projektkostnadene.

Så tilbake til spørsmålet ditt er svaret: ikke som jeg husker det spesifikt, på direkte og indirekte kostnader.

Møtelederen: Tusen takk. – Barth Eide.

Espen Barth Eide: Ikke akkurat den oppdelingen, men til levetidskostnadene: Projektkostnadene, anskaffelse av selve flymaskinene, drift av flymaskinene over 30 år, EBA, personellkostnader, alt som er direkte knyttet til den anskaffelsen til forskjell fra ikke å gjøre den anskaffelsen – det er det som er levetidskostnader, og det er i og for seg ikke noe spesielt for dette prosjektet. Dette er basert på prosjektstyringsmodeller o.l. som på dette tidspunktet gjaldt i staten, og i nært samspill med Finansdepartementet, som gjør dette. Det er ledet av Forsvarsdepartementet, men det er hele tiden en veldig tung involvering av Finansdepartementets fagekspertise med hensyn til hvordan man skal gjøre sånne ting, for så vidt inkludert valutaframskrivninger som også fulgte noen valutastringprinsipper som Norge bruker ved slike store anskaffelser.

Norge er jo eksponert for dollar på mange måter. Kampfly blir dyrere når dollaren går opp, men inntektene i Oljefondet blir betydelig høyere siden vi selger olje i dollar. Det er altså ikke nødvendigvis alltid dumt for Norge at dollaren er dyr, men det kan åpenbart være det på projektnivå.

Jeg har lyst til å understreke noe som er viktig å forstå, nemlig at når man velger kampfly til Forsvaret, er det ikke slik at flyene lever et eget liv på siden av alt annet. Det har konsekvenser for resten av strukturen. Man kan spare andre elementer fordi et moderne kampfly som F-35 er et våpensystem for lufttherredømme, altså et jagerfly. Det er i tillegg et jagerbombefly som kan levere på mål på bakken. Det er en veldig avansert sensor med en superavansert radar, bla., som også kan være sensor for andre deler av Forsvaret, og det er en høyteknologisk beslutningsplattform. Det betyr at alle de funksjonene er pakket inn i F-35 og muliggjør andre valg som man ellers kan ta.

Forsvarsbudsjettet i sin helhet er en struktur hvor disse tingene er tatt inn. Det blir akkurat som når vi nå snart skal i gang med nye fregattanskaffelser. Det handler ikke bare om at man bytter ut en gammel fregatt med en ny, man får også veldig mange av disse systemene inn, og det kan påvirke hva man ellers trenger i både Sjøforsvaret og andre steder i Forsvaret.

I den reelt eksisterende verden i Forsvarsdepartementet er det litt vanskelig å si akkurat hva kampflyan-

skaffelser har å si for forsvarsbudsjettets helhet, men man gjør så godt man kan, og det faktum at vi tok litt hardt i og at det ble billigere enn vi trodde, tenker jeg er en makroindikasjon på at det ikke var helt på bærtur.

Møtelederen: Tusen takk.

Da går vi videre til Sara Hamre Sekkingstad – 5 minutter.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det.

Berre for å følge opp litt på det siste spørsmålet som vart stilt her: Slik eg forstår det, er de altså uenige i den kritikken som er gjeve om at estimatet rundt levetidskostnaden er undervurdert. Eg stiller spørsmålet ein gong til: De meiner altså at avgrensinga som er gjort knytt til levetidskostnader, er godt gjennomarbeidd og riktig vurdert – er det sånn å forstå?

Espen Barth Eide: Jeg mener ja. Det var godt gjennomarbeidet og så riktig vurdert som man kunne få til. Som Strøm-Erichsen sier: Man skal titte 30 år fram i tid, minst, og ofte blir disse systemene enda eldre enn det man beregner, fordi det er bra ting som kan oppdateres lenge. Vi har jo nettopp avhendet F-16-fly til Ukraina, og de er oppdatert og fortsatt svært avanserte fly, selv om de er langt over den levetidsberegningen man gjorde da man anskaffet dem. Så svaret er: så godt som vi da var i stand til, vil jeg si.

Jeg er ikke uenig – her snakker jeg for meg selv – med alt som står i Riksrevisjonens rapport, på ingen måte, men makrokonklusjonen tillater jeg meg respektfullt å si meg uenig i. Noe ble dyrere, noe ble billigere, men alt i alt gikk det altså litt under.

Når det gjelder dollar, tror jeg dollarkursen i 2012 var på i dag ufattelige 5,7. Vi la inn en mye høyere dollarpris og hadde stor usikkerhetsmargin begge veier. Jeg husker ikke akkurat hva den var på, men ...

Geir Erik Moreite: 6,47.

Espen Barth Eide: Ja, 6,47 la vi inn. Det høres lavt ut nå, men i mediene ble det kritisert for å være urealistisk høyt – nei, det blir ikke det, sa de, nå har vi jo hatt den på 5,7 lenge. Likevel sa vi veldig tydelig at dette er noe ikke vi rår over. Dollarkursen påvirker store deler av norsk økonomi, den har jo løpt sin vei i en helt annen retning enn man kunne beregne da. Men igjen: Ingen forsvarsminister bestemte at det skulle være 6,47. Det var altså basert på rådene man fikk fra Finansdepartementet og underliggende etater, som kom til at det var riktig basert på de valutastringene og beregningsmodellene som de har utviklet over tid.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk.

Det vart no, og for så vidt òg tidlegare i dag, sagt at det var planlagt med marginal eller stram bemanning, og så vart det sagt i innleiinga til Barth Eide at utfordringar innan personell var ein viktig del av vurderinga. Kan de utdjupe dette litt?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det var et vanskelig spørsmål. Det også er jo egentlig omtalt i denne proposisjonen fra 2008: hvordan man har beregnet antall personell, og også antall fly, teknikere og så videre. Igjen: Det var ut fra det som det den gangen ble vurdert at vi skulle klare oss med. Det var ikke noe spekulativt i dette, for vi var opptatt av å få frem alle forhold rundt det man visste. Samtidig må man også tenke på at Norge var veldig tidlig ute med å bestille disse flyene, så det var ikke veldig mye erfaring å bygge planleggingen på.

Det har på ingen måte vært spekulert i at man skulle ha for lite bemanning eller noe sånt. Kampflyprosjektet gjorde dette ut fra beste skjønn og var opptatt av at det skulle stå seg. Så ser vi jo diskusjonene som har vært i ettertid, men man må bare akseptere det. Det er også andre faktorer som kommer inn, og utvikling av hele systemet, med andre krav og behov.

Grete Faremo: Hvis jeg bare kan legge til noe her: Dette var et prosjekt i utvikling, så det å planlegge for dette helt detaljert når du ikke har valgt antall fly, og heller ikke har avklart basestrukturen, ville være vanskelig. I disse årene var det flere elementer i flyt, noe som selvsagt påvirker det spørsmålet.

Espen Barth Eide: Jeg slutter meg til alt det. Så vil jeg bare si at etter min tid som forsvarsminister, og etter vår tid i regjering, tenkte jeg ofte at vi fram til og med da hadde gjort en rekke valg – vi hadde faset inn, vi hadde et stort løft på hærsiden med nye kampvogner, nye Armored Personnel Carriers, altså pansrede personellkjøretøy, og en rekke andre ting, vi hadde kampfly, vi hadde den gangen relativt nye fregatter – så neste kapittel var egentlig å gå løs på personellproblematikken. Det er ikke nødvendigvis noe du løser bare ved å kaste penger etter det. Problemet er at det går godt i landet, og avansert og utdannet personell er vanskelig å få tak i for alle – bare spør folk i næringslivet. I forrige runde hørte jeg at Eriksen Søreide nevnte det fra meldingen fra vår tid som nettopp gikk på f.eks. ny struktur for å ha karriereveier i Forsvaret, som ikke forutsatte at du ble høyere offiser, men at du kunne ha lang karriere med f.eks. teknisk fagkompetanse. Det er jo nettopp forsøk på å ta tak i denne kjente problemstillingen, som jeg vil si fortsatt ikke er helt løst, fordi det fortsatt går ganske godt i landet.

Møtelederen: Lynkjapt fra Strøm-Erichsen.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Bare en saksopplysning som er viktig for denne saken, og i tråd med det som Espen Barth Eide sa nå. Vi la jo også frem en kompetansemelding som nettopp tok fatt i strukturen for å kunne bygge opp et spesialistbefal, i forhold til det gamle systemet som bare gjorde at du steg i gradene. Du måtte gjerne sitte på kontor for å stige i gradene, men nå skulle du også kunne gjøre det ved å være ute i felt. Det var veldig tett knyttet opp til behovet som vi så, både på kampflyprosjektet og på andre prosjekter.

Møtelederen: Da skal vi videre til Carl I. Hagen – 5 minutter.

Carl I. Hagen (FrP): Takk skal du ha, komitéleder.

Takk for at dere minner meg på 2008 igjen, hvor det er litt forskjellige synspunkter. Eurofighter trakk seg jo fordi de mente at det ikke var likebehandling av de forskjellige prosjektene, og til slutt sto det mellom JAS Gripen og Joint Strike Fighter. Jeg kan bekrefte at jeg hadde også, den gang, besøk av både den amerikanske og den svenske ambassadøren, som gjorde hva de kunne. Så jeg kan bekrefte det Barth Eide sier her om at det var press fra alle sammen, på lik linje.

Når det gjelder JAS Gripen, så hevdet de, etter at avgjørelsen ble tatt, at de følte at de ikke var blitt behandlet korrekt og på en fair måte, og at man på forhånd hadde bestemt seg for det amerikanske. Så jeg er litt forbausset over at dere overhodet ikke vil innrømme at også utenrikspolitikk – NATO-medlemskap, NATO-samarbeidet – hørte med i vurderingen. Jeg vil gjerne høre med Strøm-Erichsen: Var overhodet ikke sikkerhetspolitikk og det store samarbeidet vi da hadde med NATO-medlemmet USA, med i betraktningen, eller vil du kunne bekrefte at det var en helhetsvurdering – alle ting tatt i betraktning – som ble avgjørende?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder det sikkerhetspolitiske, vil jeg bare støtte det som Espen Barth Eide sa innledningsvis, at det var ulike modeller. Det var det jo, for det var et europeisk alternativ, Eurofighter, det var det amerikanske alternativet, vår nærmeste allierte gjennom lange tider, som var Joint Strike Fighter, og så var det JAS Gripen, som tross alt er fra vårt naboland, og som også på mange måter oppfylte en del av de kravene som vi kunne akseptert på det sikkerhetspolitiske området. Så, når prosjektet gikk nærmere inn på de militærfaglige og andre typer vurderinger, var det at det amerikanske flyet kom så mye bedre ut. Eurofighter trakk seg av seg selv. Jeg vet ikke hvorfor de følte at de ikke var med i konkurransen, for det var de. Vi snakket mange ganger om at det var tre interessante alternativer med tanke på sikkerhetspolitikken, slik vi så på det den gangen, ut fra den situasjonen som var da.

Carl I. Hagen (FrP): Det var én ting i Barth Eides oppramsing av de forskjellige tingene man la vekt på: Jeg savnet at du nevnte industrisamarbeid, for det var jo en stor sak. Særlig svenskene hadde mange planer for engasjement langs kysten av Norge, og det var veldig mye inn i den debatten. Du nevnte ikke det i det hele tatt blant de tingene som du så på. Hva er årsaken til det?

Espen Barth Eide: Jeg mener jeg gjorde det, men hvis jeg ikke gjorde det, så understreker jeg det gjerne, for det er et favoritttema. Vi var svært opptatt av at det skulle være en god industriandel. Forsvarets operative krav må naturligvis fylles, det kommer øverst, men så kommer pris, både på anskaffelsestidspunktet og langtidskostnader, og industriandel. Og vi var enige om, som Strøm-Erichsen veldig riktig presiserer, at alle kandidatene oppfylte de nødvendige sikkerhetspolitiske forutsetninger. Etter det var det de andre kriteriene som lå til grunn. Vi vurderte f.eks. ikke å kjøpe Sukhoj fra Russland, selv om de også lager fly. Det er noen land man kjøper fra, og noen land man ikke kjøper fra. Industri var veldig viktig. Og så var industrikonseptene veldig forskjellige.

Det er helt riktig: Gripen, eller Saab, la virkelig sjelen sin inn i å komme med en rekke industriprosjekter rundt i landet, ut fra et klassisk gjenkjøpskonsept, altså at vi kjøper av dem, og de kjøper av oss, og de ville fått en del industrietablering av det. I JSF-programmet var det ikke et klassisk gjenkjøpsprinsipp, det var at du kunne være med og by inn i et slags indre F-35-marked, men som til gjengjeld ville være mye større. Alt tydet jo på at det ville være mange flere som kjøpte, så det er ganske attraktivt å komme inn der. Det er grunnen til at vi nå har en hel stor fabrikk, den største som er bygd i nyere tid i Norge, på Arsenalet i Kongsberg, som f.eks. lager komposittdele til alle F-35. Det er grunnen til at norskutviklede JSM er integrert på flyet – ikke bare til oss, men også til andre kjøpere – og at denne APEX-ammunisjonen blir brukt der. Det er også mange flere ting. Det var veldig mange industrikontrakter i titallsmilliardklassen som ble til. Det var nødvendig for JSF-programmet at vi også leverte på industri, for å kunne nå opp i konkurransen, og det mener jeg at vi gjorde.

Carl I. Hagen (FrP): Jeg må bare legge til, til det siste: Ja, vi har 15 mrd. kr, som er langt, langt unna det målet som vi hadde som en opprinnelse, har vi fått bekreftet her i dag. Men ellers er det helt korrekt.

Espen Barth Eide: Nå er vel programmet ikke over. Det er jo stadig land som kjøper fly med norske komponenter.

Møtelederen: Da er det SV og Audun Lysbakken – 5 minutter.

Audun Lysbakken (SV): Takk for at dere er her. Jeg tenker å følge opp litt på noen av de samme temaene som Carl I. Hagen var inne på. Hvis vi går helt tilbake til 2008 og valg av fly, så var jo spørsmålet om levetidskostnader veldig avgjørende for den beslutningen som ble tatt, og det var et helt avgjørende argument i den offentlige debatten. Mange syntes det var underlig at det mest avanserte og nyeste flyet skulle komme ut som det billigste på levetidskostnader av de to alternativene. Så sitter vi her i dag – og prislappen er blitt enormt mye større. Kan dere i dag med sikkerhet si at det var riktig at JSF var det billigste alternativet? Jeg må nesten spørre deg, Anne-Grete Strøm-Erichsen.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, jeg mener at det utsagnet står seg den dag i dag, at det var det. Det var det den gangen på levetidskostnader – ikke på anskaffelse, men på levetidskostnader. Så jeg kan ikke spekulere i noe annet, og jeg mener at det står seg fremdeles. Når det gjelder akkurat det som Carl I. Hagen tok opp, med industrikontrakter og sånt, så var jo hele poenget at dette skal være prosjekt som varer over 30 år, så man har på en måte ikke sett den endelige store økonomien i prosjektet, men også for Forsvaret mener vi at dette er det beste. Jeg vet ikke om Espen Barth Eide vil utdype det?

Espen Barth Eide: De alternative virkelighetene som kunne ha vært, har vi ikke kunnet måle, som vanlig, men det at den beslutningsrammen som til slutt ble lagt fram, skjøt over mål, altså at den anslo et utfall som var 15 mrd. kr dyrere, korrigert for valuta, antyder jo at vi var inne på noe. Men det er klart at det er vanskelig å si med sikkerhet hva som ville skjedd hvis helt andre ting hadde ... Det er jo f.eks. slik at valutautviklingen mot svenske kroner har vært en helt annen enn mot dollar. Derfor må man korrigere for dollarkurs, og jeg mener at i hvert fall det som er lagt fram til beslutning i Stortinget, står seg.

Audun Lysbakken (SV): En kan vel ikke si med sikkerhet i dag at en vet det – men ok.

Så til dette med industriambisjonen, for som Hagen var inne på, fikk vi vite før i dag at 15 av 60 mrd. kr er oppfylt, og selv om det gjenstår noe, er ikke det egentlig langt bak skjemaet i forhold til det som var antydning den gangen?

Espen Barth Eide: Jeg mener at det var i løpet av levetiden, og stadig flere land, også Tyskland, som er en av hovedprodusentene av Eurofighter, kjøper nå F-35. Finland kjøper F-35. Det har blitt mer og mer det man

nå går til, spesielt i den tiden vi nå lever i. Og jo mer high end-evne man vil ha, altså for å kunne nå militære mål i krevende kampsituasjoner, vil den type våpensystemer som f.eks. JSM bli aktuelt, og det er nå integrert og tilgjengelig. Så er det opp til det enkelte kjøperland om man vil ha de våpensystemene, men hver gang et land velger JSM, er det mange penger i inntekter til Kongsberg og Nammo og sånn, som etter hvert blir skatteinntekter til Norge.

Det er altså for tidlig å si hva verdiskapingen over levetiden er. Jeg er ikke i stand til å beregne om vi er bak skjema eller ikke, men jeg hørte heller ikke det som ble sagt før i dag.

Audun Lysbakken (SV): Et siste spørsmål, enten til Faremo eller Barth Eide: Dere har jo selv vært inne på at personell var en kjent utfordring også i 2012. Vi har tidligere i høringen også hørt at andre allierte på et tidligere tidspunkt opererte med høyere anslag for bemanningsbehov enn det Norge gjorde. Kan dere belyse det på noen måte? Var det de vurderingene som forelå? Hvordan endte Norge opp med å anta at det var lavere behov for personell enn det andre kjøpere av flyet gjorde?

Grete Faremo: Ja, da kan jeg kanskje begynne litt, for som jeg sa i sted: Antall fly og basestruktur var i min tid ennå ikke fastlagt. Det betød også så tidlig i prosjektet at så langt jeg husker, var det ingen strukturerte diskusjoner mellom partene i programmet om det. Vi hadde en ganske god diskusjon hvor det kom opp en bekreftelse fra amerikanerne om at de tok utviklingskostnadene i prosjektet. Det var en vesentlig usikkerhetsfaktor som derfor ble tatt ut av kostnadene.

Jeg hadde også diskusjoner med ikke minst amerikanerne om industrikjøp og en tett dialog om f.eks. JSM. Det var viktig å få etablert forståelsen for forventningene Norge hadde til nettopp den delen av programmet, så tidlig som mulig i prosjektet.

Espen Barth Eide: Hvis jeg får lov, bare en tilleggsopplysning: Det jeg forstår nå, er at prognosen på verdiskaping på industri over perioden nå er på 50 mrd. kr – det er en prognose – og så kommer da i tillegg inntektene fra JSM og APEX. De er da helt avhengige av hvilke kjøpere som kjøper det. Så det er helt innenfor mulighetsrommet at man når de målene som er satt, men det er igjen avhengig av hva ulike kunder etter hvert velger. Jeg mener likevel at den sikkerhetspolitiske utviklingen går i retning av at vi i hvert fall vil mene at det er lurt å velge de våpensystemene og ammunisjonssystemene til F-35 som kommer til å bli solgt i mange år framover, for det er et svært aktuelt fly.

Men som jeg sa til Carl I. Hagen tidligere: Det er altså ikke et klassisk gjenkjøp med en garantert verdi. Det var vi klar over. Det var beregninger. Man konkurrerer, man går inn i et mye større marked, nemlig F-35-markedet, men man får ikke masse gjenkjøp på andre ting. Det er forskjellig fra det vi hadde fått med Gripen, det er det viktig å være tydelig på.

Møtelederen: Da er det Grunde Almeland, som har 5 minutter.

Grunde Almeland (V): Jeg opplever at saken er godt opplyst og har ingen tillegsspørsmål.

Møtelederen: Da har vi kommet til – jeg skulle til å si fritt fram-runden – en åpen spørsmålsrunde hvor alle i komiteen kan tegne seg. Det har Carl I. Hagen gjort, så vær så god!

Carl I. Hagen (FrP): Jeg har ett spørsmål. Barth Eide sa at beslutningsgrunnlaget som ble fremlagt for Stortinget, står seg. Hvis jeg husker riktig, var ikke det på mer enn 7, 8, 9 sider. Det var en usedvanlig tynn proposisjon når vi skulle velge JAS Gripen eller Joint Strike Fighter, veldig tynn, og det var ikke mulig å kontrollere levetidskostnadsutregningen. Det var liksom: Sånn er det. Det var også det Stortinget la til grunn, men det var ingen mulighet for Stortinget til å ettergå og undersøke og vurdere om de utregningene var korrekte. Det er også litt det vi nå drøfter: om levetidskostnadene har vært korrekte.

Mener du fortsatt at den tynne proposisjonen står seg som begrunnelse for den største anskaffelsen i Forsvarets historie?

Espen Barth Eide: Beslutningen ble ikke tatt i 2008, men i 2012. Det er jo der, i forbindelse med den veldig grundige behandlingen av Prop. 73 S for 2011–2012.

Carl I. Hagen (FrP): Valget mellom JAS Gripen eller Joint Strike Fighter.

Espen Barth Eide: Da vil jeg vise til Strøm-Erichsen.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det ble gjort i 2008. Det er riktig at den proposisjonen er på 12 sider. Men jeg vil hevde at hvis Stortinget hadde hatt andre spørsmål den gangen, hadde vi svart på alt det som eventuelt måtte komme, hvis det ikke var tilstrekkelig grunnlag. Det kan jeg i ettertid ikke se at det var noen som etterspurte. Den saken gjaldt et nedvalg, altså at vi valgte JSF, og vi ba om Stortingets tilslutning til at vi kunne begynne forhandlinger.

Møtelederen: Da er det Kirsti Leirtrø.

Kirsti Leirtrø (A): Jeg har noen korte spørsmål. Det ene er om dere er enig i den overordnede vurderingen til Riksrevisjonen. Samtlige tidligere forsvarsministre har vel sagt at de ikke er enig i dette at det ikke er tilfredsstillende at levetidskostnadene for kampfly er undervurdert. Det andre er at det er kritikkverdig at Forsvarsdepartementet i perioden 2012–2022 ikke har budsjettet sånn at Stortingets mål for kampflyanskaffelser kan nås innen 2025.

Er dere enig i kritikken som Riksrevisjonen kommer med, sett i lys av den historikken vi har – altså å ta beslutning i fredstid om noe som også står seg i en mer urolig tid?

Espen Barth Eide: Jeg kan svare for min del. Jeg er, som jeg sa i innledningen min, respektfullt uenig i at det er rimelig å si at dette er sterkt kritikkverdig. Vi har fått praktisk talt alle flyene. De aller fleste er i Norge og i veldig god skikk. De er mye mer kapable til svært mye mer enn F-16 var. Full operativ kapasitet vil være fullt ut på plass i 2026 og ikke i 2025, men det aller meste er på plass allerede i år. Når man har et så langsiktig prosjekt og en så stor anskaffelse i et framtidsprosjekt, hvor veien blir til mens man går den, bør man kunne se at det er innenfor det utfallsrommet man må kunne regne med.

Vi må huske på at de scenarioene som gjorde at vi gikk for 52 fly – vi gikk fra 56 til 52 fly – handlet om at man skulle drive med fire forskjellige operasjoner samtidig i Norge, altså at man er tungt til stede i en internasjonal operasjon samtidig som det nærmest er krig i Norge. Hvis man skal være helt realistisk, tror jeg at man i en slik situasjon nå ville prioritert å føre krigen i Norge. Og da er vi over det antallet som er beregnet for de skarpeste scenarioene hos oss. Så jeg mener det kanskje er å slå litt for mye med slegge.

Til kostnadene: Hvis man korrigerer for valuta, tok man jo godt i, og det ble litt rimeligere – hvis man kan bruke det ordet om så mye penger – enn det som var anslått. Så der er jeg i hvert fall uenig. Det er mitt syn.

Kirsti Leirtrø (A): En oppfølging på det som egentlig er spørsmålet: Langtidsplanen vi har nå, ble forholdtvis enstemmig vedtatt. Kan vi som kontrollkomité si at denne enstemmigheten og den økte prioriteringen på 600 mrd. kr skyldes den urolige situasjonen i verden, eller skyldes det at vi skal følge opp noe som ikke er blitt fulgt opp med hensyn til vedtakene i 2008 og 2012?

Espen Barth Eide: Det kan jeg i hvert fall svare på, for det omhandler den regjeringen jeg sitter i nå. Det er på grunn av en mye mer urolig situasjon i verden. Når det gjelder akkurat kampflyanskaffelsen, blir den – som

vi nå har dokumentert – fulgt opp innenfor eksisterende budsjetttrammer. Vi er nesten i mål, med ett års forsinkelse og litt under pris.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har blitt veldig mye verre – svært mye mer krevende. Vi har for alvor tatt inn over oss at krig igjen er en mulighet i vårt land og i våre nærområder. Det krever helt andre ting enn det vi tenkte i 2012, altså for såpass kort tid siden. Det var en veldig annerledes verden. Det synet delte vi med mange av våre allierte.

Vår regjering begynte allerede i 2007/2008, med nærområdeinitiativet, å snakke om at vi måtte hente NATO mer hjem og fokusere mer på artikkel 5 og ikke utelukke konflikter i våre nærområder – mens mange av våre vestlige allierte var veldig opptatt av at det meste skjedde i Afghanistan, Irak og slike steder. Så vi var inne på den tanken, men selv om jeg har drevet mye med sikkerhetspolitikk, så jeg ikke for meg at vi skulle være der vi er nå, i 2025. Det betyr f.eks. at vi trenger flere bombesikre sheltere på Ørland enn vi så for oss den gangen. Det er en praktisk konsekvens av det.

Møtelederen: Da har jeg notert meg selv og så Seher Aydar, til en foreløpig slutt, i hvert fall.

Jeg vil takke for de grundige svarene dere ga i Høyres 5-minuttersrunde i sted. Det var nyttig å få avklart hvordan diskusjonene rundt dette med direkte og indirekte kostnader var. Jeg har lyst å følge opp med del to av det spørsmålet, og det går til Espen Barth Eide.

Riksrevisjonen skriver – svart på hvitt – og går igjen om at følgende kostnader skulle vært tatt inn i levetidskostnadene: vakthold og sikring, luftvern, basisutdanning for teknikere, etablering og drift av IKT-infrastruktur, støtte til allierte, drift av tankanlegg, kostnader til etablering og drift av eiendom, bygg og anlegg. Jeg har tolket dere alle dithen at dere er uenig i dette, at dette er kostnader som naturlig påløper uansett, og at det ikke er noe som burde ha vært inntatt i levetidskostnadsberegningene den gang da. Er det riktig oppfattet?

Espen Barth Eide: Det er en stund siden for meg også, for å si det sånn, så akkurat hvilke av de elementene som var inne eller ute – men jeg hører hva du sier. Jeg vil vise tilbake til at Forsvaret er en organisk helhet. Når man har et forsvarsanlegg, har man vakt og sikring. Det er en veldig dårlig idé å ha et forsvarsanlegg uten vakt og sikring. Det ligger i forsvarsstrukturen. Det er ikke nødvendigvis knyttet til at man har et kampfly inne på en base. Man har vakt og sikring fordi man har en base. Luftvern er et tema som har kommet mye mer i det siste. Behovet for luftvern i Norge, ikke bare deployert til internasjonale operasjoner, er noe helt annet nå enn det var i 2012.

Jeg mener på en måte at man tar høyde for dette i et forsvarsbudsjett, men ikke nødvendigvis knyttet til én anskaffelse. Akkurat som at ikke alle kaianlegg bare lages fordi man har en bestemt type fregatt. Håkonsvern ligger i Bergen uansett hva fregatten heter, for å si det slik. Hvor mye som skal tas inn i ett prosjektvalg innenfor en helhet, kan man diskutere, men jeg føler vi står ganske godt i dette. Det viktige er at det vi har lagt fram for Stortinget, er så riktig som det kan bli. Vi inviterer også Stortinget, ved neste korsvei, til å stille spørsmål om man skal putte flere kostnader inn, og man får en ny anledning til det ved snarlig fregattanskaffelse. Hvis man vil ha det meste av det som skjer i Forsvaret, inn i den, kan man jo foreslå det i stortingssalen.

Møtelederen: Tusen takk for grundig svar. Da er det Seher Aydar, som er saksordfører og foreløpig den siste inntegnede taler.

Seher Aydar (R): Jeg vil gjerne følge opp at du, Barth Eide, har gjentatt at flyene kommer til å ha full operativ evne neste år. Slik du ser det i dag, er det realistisk å få løst problemene med personell og reservedeler tilstrekkelig til at man kan få full operativ evne neste år, eller trengs det flere tiltak for å komme dit?

Espen Barth Eide: Jeg er utenriksminister i dag, ikke forsvarsminister, men jeg går ut fra at vedkommende som blir forsvarsminister i morgen, vil kunne stille Forsvarsdepartementet de spørsmålene. Forsvarsdepartementet, som alle som sitter her, har ledet, er en fascinerende og veldig kompetent etat. Alt endrer seg hele tiden i den bransjen, og jeg legger til grunn at man alltid vil prøve å tette de hullene som oppstår, og at når nye hull oppstår, vil man tette dem også. Jeg kan rett og slett ikke svare på det spørsmålet, og jeg vet ikke om bisittere vil fylle ut.

Seher Aydar (R): Jeg kan forklare hvorfor jeg stilte dette spørsmålet. En del av kritikken handler om at man ikke har oppnådd full operativ evne. Jeg opplevde at det ble sagt at ett års forsinkelse ikke er så ille. Da blir spørsmålet mitt: Tror du at det er realistisk å tro at de faktisk er klare til neste år?

Espen Barth Eide: Jeg må basere meg på det Forsvarsdepartementet nå opplyser til meg, siden jeg sitter i et annet departement, og jeg har full tillit til det de kommer med. Vi når den definerte fulle operative evnen i 2026. Det er svaret på det. Det jeg har sagt, er: Ja, det er ikke 2025 – det hadde vært bedre om det var i 2025 – men det vi har i 2025, er ikke null operativ evne. Det er en veldig høy operativ evne; den nærmer seg 100 pst., men er ikke der ennå. Den litt digitale «er det ja eller nei?-tilnærmingen», som ikke representanten Ay-

dar legger til grunn, men som Riksrevisjonen noen ganger legger til grunn, får det til å høres ut som om vi ikke har operativ evne. Vi har betydelig operativ evne, men den er ikke blitt 100 pst. For at den skal være 100 pst., må alle flyene være på plass, og de må ha all den bestykningen de skulle hatt. Nå har vi nesten alle flyene med nesten all den bestykningen de skal ha. Da er det altså ikke offisielt sett full operativ evne, men det er en luftkampkraft som Norge aldri har sett maken til.

Seher Aydar (R): Da får vi følge opp det med personell og reservedeler med den nye forsvarsministeren.

Et siste spørsmål til Anne-Grete Strøm-Erichsen: Dere var litt inne på det sikkerhetspolitiske i dette, og at det ikke var avgjørende. Jeg lurar på: Kunne Forsvarsdepartementet helt fritt styre prosessen bak valg av kampfly, eller kom det føringer fra Statsministerens kontor eller Utenriksdepartementet som var basert på andre momenter enn det militærfaglige?

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det var absolutt en helt uavhengig beslutning som ble tatt.

Møtelederen: Svein Harberg har tegnet seg.

Svein Harberg (H): Ja, det gjorde jeg på bakgrunn av noe som Espen Barth Eide sa, og som jeg lurte på om jeg skulle spørre om – og nå gjør jeg det. Du hadde en refleksjon om man skal bygge et forsvar for å bevare freden eller for å være forberedt på krig. Så sa du at andre land ville bevare freden, men at dere hadde noen tanker om å være forberedt på krig også. Kan du si bittelitt mer om det?

Espen Barth Eide: Det kan jeg med glede gjøre. Det er et av mine favoritttema.

Vi la fram to langtidsplaner – i 2008, under Strøm-Erichsens ledelse, da jeg hadde gleden av å være statssekretær i Forsvarsdepartementet, og i 2012, da jeg var statsråd. Begge hadde et omfattende sikkerhetspolitisk kapittel. I 2008 begynte vi å si, som et av de første landene i Vest-Europa, at vi ikke kan utelukke at Russland kan gå en annen vei enn det vi ser nå, vi kan ikke utelukke konflikter og krig i våre nærområder. Et tilsvarende «White Paper» i Storbritannia sa omtrent det motsatte, altså at alle kriger nå er asymmetriske, de er knyttet til terrorister langt vekk, og man trenger ikke lenger å legge til grunn at vi har de klassiske konfliktene.

I 2012 fulgte vi opp dette med å beskrive Forsvaret som en krigsforebyggende terskel. Da vi definerte konseptene for hva slags kampfly vi trengte, eller fregatt eller andre ting, la vi til grunn at de også må kunne fungere i de situasjonene hvor man møter en industrielt avansert motstander – altså ikke bare Al Qaida og Taliban på steder langt vekk.

Så jeg vil påstå – og det tror jeg er anerkjent av mange – at i NATO var vi blant de første på den vestlige siden som snakket om dette. Det var god respons fra amerikanerne, men mindre fra andre vestlige land, vil jeg si, mens polakker, baltene, de nye medlemmene av NATO, var helt enig med oss, for dette var jo grunnen til at de hadde meldt seg inn i NATO i første omgang. De hadde ikke søkt NATO-medlemskap for å få lov til å være med i Afghanistan, de hadde søkt NATO-medlemskap for å bli beskyttet mot Russland. Så jeg vil påstå at det var en tidlig tenkning rundt dette, som jeg er glad for at vi var med på å dra i gang også i NATO, og det påvirket strukturvalgene i Forsvaret.

Møtelederen: Takk. Vi er ferdig med de inntegnede talerne, og vi skal over i den siste fasen, der det åpnes for noen avsluttende ord til de inviterte som måtte ønske det. Hele seansen er begrenset til 5 minutter – vær så god.

Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg takker for at jeg ble invitert til høringen, og jeg takker for de spørsmålene som har kommet. For mitt vedkommende har jeg i alle fall prøvd å svare så godt jeg har kunnet. Jeg har ikke så mye å føye til, for jeg tror det meste har vært sagt i forbindelse med spørsmålene.

Grete Faremo: Jeg vil også takke for spørsmål.

Jeg har egentlig bare én refleksjon. Vi er blitt bedt om å spekulere eller uttrykke hvorvidt vi er enig eller uenig i ting som egentlig har skjedd såpass lenge etter at vi satt med ansvaret. Jeg har heller lyst til å si at jeg legger merke til at det kom en ny instruks for innkjøp i 2014. Så vidt jeg skjønner, ble likevel ikke reglene som gjaldt akkurat beregningen av levetidskostnadene, endret, og Forsvarsdepartementet fortsatte med sin egen praksis. Dette var jo en intern instruks, og det er nær sagt litt bemerkelsesverdig at vi sitter i 2025 og diskuterer om den endringen i 2014 ble hensyntatt på riktig måte i det departementet som utferdiger reglene.

Ellers har jeg ikke noe mer å si, annet enn takk for meg.

Espen Barth Eide: Jeg har lyst til å si takk for gode spørsmål.

Så har jeg lyst til å si til slutt at selv om jeg har vært blant dem som ikke har vært enig i hele hovedkonklusjonen, er det en god del observasjoner som det er verdt å ta med seg.

I de tider vi lever i, har jeg lyst til å uttrykke glede over at vi har en uavhengig riksrevisjon som stiller kritiske spørsmål, og en kontrollkomité som passer på dem som til enhver tid sitter ved makten, for det er en veldig viktig del av demokratiet. Kanskje er en av grunnene til

at man gjør sitt beste for å levere ordentlig på slike prosjekter, nettopp at man vet det. Så det er en ekstremt viktig del av både å ivareta et demokratisk samfunn og å sørge for best mulig kontroll.

Jeg vil igjen understreke et av mine hovedpoeng, og det er at det var et sterkt ønske om å holde god styring på Forsvaret. Vi er veldig glad i etaten Forsvaret, men de står ikke opp om morgenen først og fremst for å spare penger. Det skjønner jeg, for de står opp for å ivareta vår sikkerhet. Det er litt departementets og politisk ansattes jobb å passe på en kontroll, og det har vi prøvd å gjøre etter beste evne.

Men jeg tror vi står oss godt på å gå gjennom disse tingene. Det er så langt den største anskaffelsen i Norges historie. Det skulle bare mangle om vi ikke diskuterte den i ettertid. Da kan vi både lære av hva som var riktig, og eventuelt korrigere ting.

Møtelederen: Da vil jeg på vegne av hele kontrollkomiteen takke hver og en av dere for at dere tok dere tid til å komme. Dere har svart grundig og godt på våre spørsmål.

Vi tar en pause fram til kl. 17.45.

Høringen ble avbrutt kl. 17.16.

Høringen ble gjenopptatt kl. 17.45

Høring med forsvarsminister Bjørn Arild Gram

Møtelederen: Da er klokken 17.45, og vi er klare til å gjenoppta høringen. Vi er kommet til siste bolk for dagen. Det er en glede å ønske velkommen til forsvarsminister Bjørn Arild Gram. Du har med deg to bisittere. Det er departementsråd Frede Hermansen, velkommen til deg, og oberst Geir Erik Moreite, velkommen tilbake.

Du får 10 min til en innledning, og etter det starter utspørringen. Så er det selvfølgelig helt overflødig å si at konfidensielle opplysninger må tas i en lukket høring, som da eventuelt holdes på et senere tidspunkt. Blir det nødvendig, så sier du bare ifra om det. Denne høringen går live på nett, så vi må huske å trykke på mikrofonen osv.

Da gir jeg ordet til forsvarsministeren. Du har 10 minutter, ordet er ditt.

Statsråd Bjørn Arild Gram: Takk for det, leder. Nå har komiteen vært gjennom en lang dag med budskap og vurderinger om F-35. Da er jeg jo litt usikker på hvor mye nytt jeg kan tilføre høringen, men la meg nå innledningsvis likevel slå fast at Norge er i ferd med å oppnå en betydelig militær slagkraft gjennom F-35-anskaf-

felsen. Vi har mottatt 46 av 52 fly, og de resterende blir mottatt før sommeren.

Så langt er de viktigste milepælene for F-35 oppnådd i tråd med planene. Initiell operativ evne ble nådd i 2019, og QRA-oppdraget ble overtatt fra F-16 tidlig i 2022. F-35 opererer nå fra både Ørland og Evenes, og for tiden i tillegg fra Polen for å beskytte NSATU-operasjonen der, altså NATO-operasjonen til støtte for Ukraina. Så vi opererer nå fra tre flyplasser samtidig.

Jeg skal komme tilbake til FOC – full operativ evne – men vil her bemerke at selv om man ikke oppnår full operativ evne innen fristen som ble satt, har man nå i 2025 en vesentlig styrket kampkraft gjennom de flyene vi har mottatt, og de evnene de bringer med seg.

Økonomien i prosjektet ser også ut til å bli vellykket. Investeringskostnadene holdes innenfor avsatt kostnadsramme, og analysene viser at levetidskostnadene, gitt sammenlignbar kroneverdi og vekslingskurs, er redusert med 15 mrd. kr fra 2012 til 2025.

Så vil jeg kommentere noen av de forholdene Riksrevisjonen retter kritikk mot. Først til spørsmålet om levetidskostnadene: Jeg mener at F-35-anskaffelsen har blitt gjennomført i tråd med god praksis for prosjektstyring, der man har tatt hensyn til både egenart, risiko og vesentlighet. Levetidskostnadene er identifisert og vektlagt i tråd med anskaffelsesreglementet i forsvarssektoren. Det ble dessuten etablert en forsterket rutine for jevnlig oppfølging i gjennomføringsfasen av F-35. Hvert år har våre eksperter kommet opp med oppdaterte estimater og risikobilde for anskaffelsen, en såkalt usikkerhetsanalyse. Resultatene brukes til intern styring, som grunnlag for rapportering til Stortinget og som budsjettgrunnlag for årlige budsjetter og langtidsplaner.

Riksrevisjonen gir kritikk for undervurdering av levetidskostnadene og omfanget av beregningene i henhold til hva anskaffelsesreglementet for forsvarssektoren krever. Dette er jeg uenig i. Anskaffelsesreglementet sier at levetidskostnadene skal beregnes ved anskaffelse av varer og tjenester. Kostnadene må gjøres sammenlignbare og være relatert til anskaffelsen for at man skal kunne gjøre kloke valg i et levetidsperspektiv.

Stortinget har blitt informert om kostnadsutviklingen i kampflyprogrammet i forbindelse med årlige budsjettproposisjoner. Som vi informerte om i budsjettproposisjonen for 2025, er levetidskostnaden nå estimert til 394 mrd. kr med dagens kroneverdi og vekslingskurs. Justert til samme kroneverdi og kurs som i 2012 er estimatet nå 15 mrd. kr lavere enn opprinnelig beregnet. Det viser at anskaffelsen har vært godt styrt i et levetidsperspektiv, men vi blir jo samtidig påminnet om hvor følsomme vi er for valutaendringer.

Så vil jeg understreke at usikkerhetsanalyse er et viktig verktøy. Jeg støtter Riksrevisjonens anbefaling om

at jevnlige beregninger av levetidskostnader bør gjennomføres for fremtidige større materiellinvesteringsprosjekter. Målet er primært forsterket oppfølging for tidsnok å kunne sette inn tiltak for god styring og budsjettering av anskaffelser.

Erfaringene fra kampflyanskaffelsen vil vi nyttiggjøre oss når vi nå skal gjennomføre forsvarsløftet.

Noe av det første regjeringen gjorde etter regjeringsskiftet høsten 2021, var å gjøre opp status for gjennomføringen av langtidsplanen. Dette ble gjort i Meld. St. 10 for 2021–2022, som ble lagt fram for Stortinget våren 2022. Statusgjennomgangen synliggjorde et behov for økt tilgjengelighet på kompetent personell, etablering av infrastruktur og tilstrekkelig beskyttelse av kampflyene. Jeg har i min tid i departementet lagt stor vekt på nettopp å følge opp disse utfordringene.

Den største utfordringen har etter min vurdering vært at man har undervurdert behovet for personell til å understøtte flyene, og dermed ikke fått til det volumet flytimer som har vært ønskelig.

Vi har de siste tre årene iverksatt en rekke tiltak som skal bedre dette, både kortsiktige tiltak og tiltak som vil virke mer etter hvert. Forsvarets logistikkorganisasjon har fått tilført ekstra midler for å styrke bemanningen og understøttelsen av F-35-systemet. Vi har også styrket vedlikeholdskapasiteten på F-35 gjennom innleie av teknisk personell fra Lockheed Martin og Kongsberg Aviation Maintenance Services, KAMS. Forsvaret har iverksatt flere tiltak innenfor sine rammer for å beholde personellet og kompetansen som allerede er tilsatt i organisasjonen, og sett på hvordan man kan optimalisere driften med det nåværende personellet og kompetansen man har tilgjengelig.

Regjeringen har også forsterket vedlikehold, fornyelse og bygging av personellrelatert EBA, eiendom, bygg og anlegg, på Ørland og Evenes. Dette har generelt vært et nedprioritert område, og det utfordrer mulighetene til å beholde og rekruttere personell rundt om på mange av Forsvarets lokasjoner. Dette er nå snudd, men det tar litt tid før alle behov er dekket.

Av litt mer langsiktige tiltak har regjeringen bidratt til å etablere en ny flyfaglinje ved Fosen videregående skole. Søkningen til linjen har vært svært god og vil over litt tid bidra til å utdanne flere flyteknikere. Regjeringen har også økt inntaket på Forsvarets høgskole og bidratt til å etablere et flyingeniørstudium ved NTNU, også det med svært god søkning.

De samlede tiltakene holder på å virke, selv om det er en bit igjen. Flytimeproduksjonen har økt betydelig de siste tre årene.

Materiell- og forsyningsberedskap for kampflyvåpenet og støttesystem som baseforsvar og luftvern er et premiss for høy forsvarsevne. Riksrevisjonens rapport

påpeker kjente utfordringer innen området, og den er et viktig bidrag i forbedringsarbeidet, som vi tar på alvor.

Det har vært utfordringer med den globale understøttelsesløsningen for kampflyene. F-35-programmet har etablert en egen kampanje for å øke leveringssikkerheten. Operativ bruk av F-35 har vist at programmet har prioritetsmekanismer for forsyning som gir høy operativ tilgjengelighet når det kreves.

Jeg vil også si at forsyningsberedskapen har vært for lav i Forsvaret over tid. Regjeringen har de siste årene prioritert å løfte dette betydelig. I ny langtidsplan, som vi jo er enige om her i Stortinget, er det satt av betydelig med ressurser for å styrke forsyningsberedskap og tilgang på stridsavgjørende ammunisjon. I langtidsplanen er også styrket luftvern en hovedprioritet, og fornyingen og oppbyggingen av luftvernet er i full gang. Her spiller Ørland en nøkkelrolle. Som nevnt er det også videre framover prioritert en betydelig styrking av personellrettet EBA, eiendom, bygg og anlegg. Jeg vil dessuten legge til at det er satt av ytterligere ressurser til bygging av beskyttende sheltere på Ørland i denne langtidsplanen.

Selv om vi har kommet svært langt i innføringen av våre nye kampfly, har vi også slått fast at vi ikke når full operativ evne som forutsatt i 2025. Vi antar at målet nås til neste år. Hovedforklaringen på dette avviket er nå manglende integrering av JSM-missilet på kampflyene. Dette henger sammen med forsinkelser i den såkalte TR3-opppgraderingen i USA. Det er først når JSM er ferdig integrert og operativ på F-35, at systemet vil kunne løse alle planlagte roller. Å komme i mål med den operative evnen avhenger nå altså av forhold vi ikke selv kan kontrollere, men vi har uansett kommet svært langt, også med bestykning og ammunisjon knyttet til flyene. Den planlagte personellopptrappingen og den styrkede forsyningsberedskapen vil bidra til å styrke utholdenheten og den operative evnen i årene framover. Riksrevisjonens rapporter vil bidra i det videre arbeidet.

Med det er jeg klar for å svare på eventuelle spørsmål fra komiteen.

Møtelederen: Tusen takk for det. Da går vi rett til saksordfører Seher Aydar, som har 10 minutter.

Seher Aydar (R): Takk for redegjørelsen. Det første spørsmålet handler om det som bl.a. tidligere forsvarsminister Espen Barth Eide var inne på, om at flyene kommer til å nå full operativ evne i 2026. Jeg har et spørsmål i lys av det og i lys av det regjeringen skriver i budsjettproposisjonen for 2025, der det står:

«I samråd med Forsvaret har kravet til samtidig oppdragsløsning blitt justert fra fire til tre steder.»

Betyr det at man oppnår full operativ evne fordi man jenker på kravene, eller er det fordi man har landet på at det er tilstrekkelig?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Den endringen i definisjonen av full operativ evne tar utgangspunkt i den sikkerhetspolitiske situasjonen og de oppdragene som F-35 er ment å løse. Da dette først ble definert for nokså mange år siden, var vi en helt annen plass når det handler om tanker om bruk av flyene våre og hvilke oppdrag som skulle løses. Det var også slik at vi hadde ulike oppdrag «out of area», knyttet til andre deler av verden, utover å beskytte NATO-territoriet og det norske territoriet. Verden ser nå helt annerledes ut, og det er en forsvarsfaglig vurdering som ligger bak den definisjonen, av hvilke oppdrag F-35 nå skal løse framover, så langt vi kan se. Som jeg nevnte innledningsvis, er vi faktisk der nå at F-35 opererer fra tre flybaser samtidig.

Seher Aydar (R): Men det som var utgangspunktet, var fire samtidig, og nå er det tre. Det endrer ikke konklusjonen om at man da har oppnådd full operativ evne? Forstår jeg det riktig?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Det jeg prøvde å si, var at slik vi vurderer det, er det nå den manglende integreringen av JSM som i all hovedsak begrenser muligheten til å nå full operativ evne. Men det er klart at det å ha enda mer reservedeler, å ha enda mer dybde i ammunisjonsbeholdning osv., vil gi en styrket utholdenhet og en enda bedre evne til å løse oppdrag. På bakgrunn av den informasjonen jeg får, også fra Forsvaret, er vurderingen at det er den manglende integreringen av JSM som nå er begrensningen for å nå den operative evnen som vi mener det er rett at vi skal ha på flyene våre.

Seher Aydar (R): Det var egentlig ikke det som var spørsmålet, men jeg bare går videre fordi jeg har flere spørsmål.

En del av manglene har jo vært reservedelstilgangen. Er det sann at det er noe Forsvarsdepartementet kan gjøre for å bedre reservedelstilgangen på F-35 i Norge, eller er vi på mange måter prisgitt valgene og prioriteringene som gjøres i USA?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Ja, vi er en del av et globalt kampflyprogram, hvor mye av tilgjengelige reservedeler også deles i det fellesskapet. Samtidig vil jeg si at vi har lagt stor vekt på å styrke forsyningsberedskapen. Hvert år de siste årene er det en betydelig økning av midlene til forsyningsberedskap, til ammunisjon, reservedeler, drivstoff og den typen ting, og så er det forsvarssjefen som prioriterer bruken av de midlene der han mener at det er mest behov. Dette er jo ting vi også kan anskaffe selv, men det skjer altså etter en helhetlig prioritering, og midlene til det har vært økende nå og øker jo betydelig med ny langtidsplan.

Seher Aydar (R): Det var egentlig ikke et spørsmål om prioritering, men om tilgangen – selv om man ønsket å prioritere det, fikk man tak i det? Men jeg skjønner at jeg kanskje ikke får et helt konkret svar på det.

Statsråd Bjørn Arild Gram: Unnskyld?

Seher Aydar (R): Det var egentlig ikke et spørsmål om hvordan man prioriterte i Forsvarsdepartementet, men om tilgangen til disse reservedelene. Er det noe vi kan gjøre for Norges del, eller er vi på en måte hundre prosent avhengig av forsyninger fra USA?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Det er jo å synliggjøre våre behov, og så er det da en prioritering som skjer i det programmet. Detaljene i hvordan det fungerer, klarer jeg ikke å svare på, men kan jeg overlate ordet til Moreite?

Seher Aydar (R): Ja, det kan du – i hvert fall for min del.

Geir Erik Moreite: Det finnes en forsyningsprioritetsmekanisme i programmet som alle partnerne er enige om. Den er altså ikke amerikanskstyrt. Når man som Norge ligger der vi er, og har den type oppdrag vi har, har vi relativt høy prioritet på den.

Seher Aydar (R): Så et spørsmål til det forsvarsministeren sa om at vi skal ta med oss erfaringene vi har gjort fra kampflyanskaffelsen og den prosessen inn i nye anskaffelser i langtidsplanen. Betyr det at planen er å tolke anskaffelsesreglementet likt og utelukke de samme indirekte kostnadene som i F-35 i andre investeringer i Forsvaret framover? Er det riktig forstått?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Det er veldig viktig at vi, særlig for de største prosjektene, får gode levetidskostnadsberegninger. Det er et grunnlag for å gjøre kloke valg i anskaffelser og for å styre prosjektet videre. Den metodikken mener jeg er veldig viktig å holde fast på. Så må vi selvfølgelig, etter den diskusjonen som har vært, se igjennom hvilke premisser man legger til grunn for dette, men jeg mener at det vi her har lagt til grunn, har vært hensiktsmessig. I prinsippet kan man inkludere en liten andel av enhver kostnad knyttet til forsvarssektorens arbeid som en indirekte kostnad, men vi har jo kikket på hvilke relevante kostnader som følger spesifikt av anskaffelser. Det tror jeg i stort er en god tilnærming, for dette skal også være et hensiktsmessig redskap i oppfølgingen av prosjektet.

Seher Aydar (R): Jeg tror også at det er klokt å vurdere hva som skal med og ikke med, etter denne diskusjonen.

Jeg skal rekke gjennom to korte spørsmål: Hvorfor vurderer Forsvarsdepartementet teltløsningen på Ørland som hensiktsmessig, til tross for at denne både gir flyene mindre beskyttelse og ikke minst ytterligere forsterker en allerede presserende personellmangel, som det var godt kjent at ville redusere sannsynligheten for å oppnå full operativ evne innen 2025?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Her har det vært utvikling i de politiske beslutningene og vurderingene fra at man skulle ha oppstillingsplasser til et antall fly med værbeskyttelse, til at man for en del år tilbake så at sikkerhetssituasjonen endret seg, og man besluttet da å investere i beskyttelse av et antall fly. I 2022 kom en teltløsning som bidrar til at de er lettere å håndtere for personellet. I langtidsplanen har vi lagt inn anskaffelse av ytterligere seks forsterkede shelter, som vil bidra ytterligere. Men det er jo avhengig av prioriteringer. Isolert kunne man selvsagt ønsket seg at alle hadde denne shelter-løsningen, men da hadde det kanskje gått ut over noen andre behov i Forsvaret som vurderes som minst like viktige. Det er klart at i en alvorlig sikkerhetssituasjon ville man jo vurdert ulike måter å beskytte flyene på – spredningskonseptet osv.

Seher Aydar (R): Jeg skal stille et siste spørsmål, og det er ganske åpent, så du må nesten vurdere hvordan du vil angripe det selv.

Nå blir dette kanskje ditt siste møte med oss som forsvarsminister. Vi behandler egentlig en ganske stor sak innenfor Forsvaret, og vi ser mange av de samme problemene fra forrige rapport, når det gjelder personellmangel, anskaffelsesutfordringer og andre materielle investeringer, i denne rapporten. I etterpåklokskapens lys og med erfaringen fra rapportene: Hva er det man kunne gjort annerledes for å komme bedre ut av dette?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Nå må jeg først og fremst gi vurderinger av min tid i Forsvarsdepartementet, de siste snaut tre årene. Jeg la jo fram at vi har gjort ganske mye for å imøtekomme det som har vært utfordringer. Som jeg sa: Den største utfordringen har vært teknikermangel og for lite støtteapparat. Det er en erfaring, og jeg tror heller ikke det er noe uenighet om det. Så kan man diskutere hvilke vurderinger man har gjort tidligere. Man burde ha kommet i gang tidligere med tiltak for å kompensere for de utfordringene. Det må vi i det minste i etterpåklokskapens lys slå fast. Det er jo bestandig lettere å være etterpåklok – men likevel. Jeg har i hvert fall for min del nokså umiddelbart etter at jeg ble forsvarsminister bidratt med en rekke tiltak som vi nå ser holder på å gi effekt, men det er klart at utdanningen av flyteknikere, f.eks., skulle vi gjerne ha

kommet i gang med litt tidligere, for det tar noen år før vi har den kompetansen på plass. Men det er veldig gledelig at den er der nå, med rekordstor søknad.

Møtelederen: Da er det Arbeiderpartiet og Frode Jacobsen.

Frode Jacobsen (A): Takk for god innledning, og takk for en solid jobb som du har gjort som forsvarsmister.

Vi har i dag hatt besøk av alle dine forgjengere de siste 20 årene, så det kan være at du må være åpen for å møte her om 20 år også. Alle disse gir deg rett i din kommentar overfor Riksrevisjonen og kritikken knyttet til anskaffelsesreglene og måten dette er tolket på etter den endringen som kom i 2014, som i hvert fall tidligere forsvarsministre, og også du i ditt brev, sier at ikke forandret noen ting. Siden vi nå har en høring og det kommer et referat her: Kan du bare si kort hvorfor du mener Riksrevisjonen tar feil?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Som jeg tror jeg har skrevet i svarbrevet, er dette en intern instruks i Forsvarsdepartementet, og Forsvarsdepartementet tolker den som et redskap i sitt arbeid for å følge opp en stor investering som dette. Da er hovedformålet med anskaffelsesreglementet for forsvarssektoren, ARF, å bidra til å gjøre gode valg og å kunne styre prosjektet deretter. Da er det selvfølgelig en avveining mellom hva en skal inkludere og ikke inkludere. Jeg har en lang liste her med avveininger som er gjort, og som jeg mener står seg veldig godt. I prinsippet kunne man jo beregnet en liten andel av min lønn og sagt at det kan vi henføre på F-35-kampflyene, men det gir jo ingen hensiktsmessig hjelp til å styre prosjektet. Det som har vært veldig viktig her, er at det er konsistent. Det er kanskje det aller viktigste. Man kan alltid diskutere hva som skal inn og ut, og på marginene kan det sikkert være noen andre vurderinger som kan gjøres, men man har prøvd å ta med alle relevante kostnader og det som går direkte på kampflyanskaffelsen. Men hvis man begynner å endre premisene underveis, slutter dette å fungere som et styringsredskap, så dit må vi ikke komme.

Frode Jacobsen (A): Så er det den andre saken, som handler om den operative evnen. Der er du også uenig med Riksrevisjonen, som på det punktet har fremmet «sterkt kritikkverdig». Alle er jo enige om at vi ikke er på 100 pst. Vi er ganske nære, men det blir 100 pst. neste år. Kan du si noe om hvor overrasket du ble over at Riksrevisjonen legger seg der? På en skala fra 0 til 100, hvor 100 er neste år, hvor langt mener du vi er nå?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Jeg skal ikke gi noen proSENTSATS, men som jeg sa i innledningen min, mener

jeg at vi allerede har fått en betydelig forsterket kampkraft gjennom de flyene vi har mottatt, og den måten de nå opereres på, selv om vi har litt å gå på hva gjelder flytimeproduksjon, og vi mangler ennå noen fly.

Vi når jo da ikke full operativ evne som forutsatt, i 2025. Det er et faktum, så sånn sett kan vi si at det er grunnlag for kritikk. Men jeg var litt overrasket over at man brukte den sterkeste kritikkformen, tross alt, når vi har kommet så langt, og når vi ser hvilken kapasitet dette er. Selv om vi har hatt utfordringer med personellsituasjonen, teknikertilgang, understøttelse av flyene, reserveredeler osv., så hviler nå utfordringene først og fremst på at vi ikke får integrert det nye JSM-missilet, og det er det ikke så mye vi kan gjøre med. Vel, man kan alltid diskutere, og jeg erkjenner at det kan være et tema, men jeg var litt overrasket over doseringen når dette prosjektet i stort framstår som så vellykket.

Frode Jacobsen (A): Du sa at i den første meldingen du lagde, Meld. St. 10 for 2021–2022, om status for langtidsplanen, var du overrasket over at dette som var knyttet til personell var undervurdert. Når du da, ifølge media, kanskje overlater stafettpinnen videre til noen andre i morgen, vil du kunne si at det som er knyttet til personell – som jo har vært et gjennomgående tema her i hele dag – nå tas på et helt annet alvor, og at det ikke bare tas på alvor, men at det gjøres noe med det, og at det er lagt til grunn at man nå kommer til å ha personell på kampfly, på helikoptre, på fregatter, på tanks, på cyber og alt det der?

Statsråd Bjørn Arild Gram [18:09:45]: Jeg kan definitivt ikke sitte her og si at nå er alt greit for alle år framover. Vi kommer helt sikkert til å manøvrere i landskaper, og det er utfordringen, men vi har i hvert fall iverksatt en rekke tiltak. I langtidsplanen nå, på F-35 spesifikt, er jo personellbanene lagt på et annet nivå, i tråd med de behovsvurderingene som er gjort. Det som fortsatt utfordrer oss, er å få tak i folkene. Vi er ikke der at vi nødvendigvis får tak i alle folkene så fort som vi ønsker oss. Det er tilgangen på folk som har begrenset dette, faktisk mer enn de gamle personellbanene, og også mer enn de budsjetterte midler. Vi har iverksatt en rekke tiltak for lettere å få tak i de folkene, men det er en kamp om arbeidskraften i samfunnet. Det er ulike deler av Forsvaret som nå skal styrkes betydelig, og det er den største utfordringen vi har når vi nå skal gjennomføre et stort forsvarsløft.

Møtelederen: Da går ordet videre til Svein Harberg fra Høyre – 5 minutter.

Svein Harberg (H): Jeg skal følge opp på det samme, som gjelder personellmangel. Både statsråden, tidligere

statsråder og også militæret har vært tydelige på at en kanskje burde grepet fatt i dette tidligere, eller vært mer i forkant, så hadde vi hatt en annen situasjon nå. Det er sikkert mange elementer som har påvirket det.

Vi hørte bl.a. de tillitsvalgte her tidligere i dag, som var veldig bekymret. En ting er 100 pst. i 2026, men hva med i 2030, fordi det er så mange godt voksne i Forsvaret? Siden dette er siste kveld med gjengen, skal jeg ikke spørre hvordan statsråden vil følge det opp, men er statsråden trygg på at en nå er i forkant, altså når det gjelder utdanning, og når det gjelder gode vilkår? Lønn og økonomiske betingelser har jo noe å bety her. Vi har hørt om fleksible ordninger for dem som pendler. Er det nå lagt et løp som gjør at en skal få på plass det en trenger framover?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Vi tror jo at vi nå har gode grep som er under gjennomføring, planlegging osv. Det vil helt sikkert bli behov for å justere kursen, gjøre tilpasninger og ta nye grep hvis vi ser at ting ikke virker så godt som forutsatt. Men hvis vi tar hele det store bildet nå, er det gjort svært mye de siste årene og inn i ny langtidsplan, f.eks. når det gjelder utdanning av folk, med et kraftig inntak på krigsskolene. Vi har tatt inn så mange det er plass til, og nå planlegger vi ytterligere utvidelser, økning av befalsskoleopptakene i år, vi har fått på plass utdanningstilbud spesifikt for teknikere og ingeniører på fly. Og så jobber vi med en rekke ting: Pensjonssiden er en viktig del av diskusjonen om personell i Forsvaret, nå er dette med pliktig fratreden avklart, og så har vi dette med variabel lønn og å ha gode nok pensjonsytelser i sektoren. Vi er fortsatt ikke i mål med det, men jeg har god tro på at vi skal klare å løse det. Vi har jobbet veldig godt med de ansattes organisasjoner de siste årene, i lønns- og insentivprosjektet, for å se på en rekke sider ved dette.

Hvis jeg skal nevne et tema til, handler det om eienedom, bygg og anlegg. Som jeg sa, har det ikke vært prioritert høyt nok, og det merker jeg. Det er det jeg møtes mest med når jeg er rundt omkring i Forsvaret, at det botilbudet vi har, er av for dårlig kvalitet, og at vi har for lite. Det tar litt tid å komme etter, men gjennom det vi har gjort, og i langtidsplanen, mener jeg vi svarer godt på det også.

Svein Harberg (H): Bare en liten oppfølging: Jeg mener det var Myrvoll i Fellesforbundet som nevnte at mange av dem som har sluttet, nok kanskje kunne tenke seg å gå inn igjen – på de rette betingelser. Har det vært en del av engasjementet også fra politisk ledelse?

Statsråd Bjørn Arild Gram (Sp): Absolutt, og vi ser jo det nå. Det er faktisk mange som banker på døra og vil tilbake til Forsvaret. Vi har drevet og rigget et appa-

rat, FPVS – Forsvarets personell- og vernepliktssenter – for å ta imot det. Det er fortsatt noe å gjøre for å få den flyten mellom sivil og militær sektor til å bli enda bedre. Vi så det f.eks. når vi nå har begynt å oppbemanne det nye heimevernsdistriktet på Sørlandet, i Agder, HV-07. Der er de første ansatt nå, og nesten alle av dem er rekruttert tilbake til Forsvaret, og dette har vi mange eksempler på.

Svein Harberg (H): Det var en fin avslutning med den fra Agder – takk til statsråden!

Statsråd Bjørn Arild Gram: Det passet godt i dag, da!

Møtelederen: Da er det Sara Sekkingstad – 5 minutter.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk for det, leiar.

Eg har òg notert meg eit spørsmål om personell. No opplevde eg vel eigentleg at statsråden svarte på det i førre spørsmål som her vart stilt, men eg stiller det, dersom statsråden har noko meir å leggje til. Spørsmålet er som følgjer: Det har vorte sagt tidlegare at det har vore iverksett ei rekkje tiltak for å møte behovet for personell og få tak i folk. Kan du utdjupe dei tiltaka som er gjort, dersom du har meir å leggje til?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Som jeg sa, la vi i revurdert budsjett våren 2023 fram en rekke tiltak, helt umiddelbare tiltak. Vi ville ikke vente til ordinær budsjettprosess. Det handlet både om å styrke FLO og om å leie inn via KAMS og Lockheed Martin. Det har vært litt vridning på sammensetningen der, men dette er jo tiltak som er videreført, samtidig med at vi prøver å bygge opp egen virksomhet. Vi har søkt løsninger der vi har funnet dem, rett og slett, og vi ser at flytimeproduksjonen har gått betydelig opp.

Så vil jeg nevne litt mer om personellrettet EBA, for det er en stor utfordring. Vi har lansert helt spesifikke både rehabiliteringsprosjekter og utbyggingsprosjekter av ny kapasitet, både på Ørland og på Evenes. Det har vært av de prioriterte områdene, i tillegg til Skjold og Værnes. Tre av de fire ekstrasatsingene når det gjelder ny kapasitet på EBA, har rettet seg mot Luftforsvaret. Det tar jo litt tid å bygge og rehabilitere, men vi ser nå at vi får mer kapasitet på Ørland, og det vil i nær framtid bli fremmet nye prosjekter med betydelig økt kvarterkapasitet på Ørland.

Sara Hamre Sekkingstad (Sp): Takk. Eg har ingen fleire spørsmål.

Møtelederen: Da er det Carl Ivar Hagen – 5 minutt-er.

Carl I. Hagen (FrP): Først til dette spørsmålet om hvordan man skal beregne disse kostnadene, hvor Riksrevisjonen mener at dere ikke har tatt med de reelle indirekte kostnadene, mens du fastholder at det har dere. Det er altså en uenighet om definisjon, og din definisjon er jo støttet av de tidligere forsvarsministrene. Hvorledes mener du at dette bør løses? En kan jo ikke fortsette også i tiden fremover å ha en vedvarende uenighet, der dere skal fortsette å få kjeft ved å opprettholde den definisjonen dere bruker, og Riksrevisjonen opprettholder sin. Vi må jo få en enighet om hvordan dette skal defineres. Dersom denne komiteen og Stortinget slår fast at vi vil ha Riksrevisjonens definisjon, tror du det da vil være fornuftig av den kommende forsvarsminister å være enig med Stortinget, eller synes du at han eller hun skal fortsette å stå på sitt?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Jeg tror definitivt at det er lurt av en kommende forsvarsminister å være enig med Stortinget. Det tror jeg, men da oppfordrer jeg Stortinget til å tenke gjennom hvilket system vi vil ha. Hvis Stortinget vil detaljert bestemme det som i dag er en intern instruks i Forsvarsdepartementet for å følge opp konkrete prosjekter, må man se litt på ansvarsfordelingen der mellom storting og regjering, vil jeg tro.

La meg gi noen vurderinger av hva som er gjort her: Typeutdanning av flyvere og teknikere er inkludert i levetidskostnadene, grunnleggende teknisk utdanning og grunnleggende flyverutdanning er ikke inkludert, da de er uendret. Våpen arvet fra F-16 er ikke inkludert, men ombygging er inkludert. Suppleringsanskaffelser er inkludert. Perimetersikring av F-35-området på Ørland som har særskilte sikkerhetsregler, er omfattet av levetidskostnadene. Generell perimetersikring på Ørland er ikke inkludert – osv., osv.

Noen avveininger må man foreta. Det viktigste er at man er konsistent i oppfølgingen av det.

Carl I. Hagen (FrP): Jeg tror vi alle er enige om at å få en omforent definisjon ville være fornuftig. Det er klart at komiteen nå sannsynligvis vil avvente Riksrevisjonens kommentarer til det som er fremkommet i høringen, før vi eventuelt treffer noen beslutninger.

Så var det dette med bemanningen. Du nevnte at det er flere som gjerne vil komme tilbake. I hvilken grad tror du at Forsvarets regler om tvungen permittering kan gjøres endret? Der er det jo slik at hvis man går av med pensjon og så allikevel vil fortsette, mister man den vanlige pensjonen hvis man får en 80 pst. stilling. Det vet jeg godt, for det er jeg rammet av. Kan man gjøre noe med disse reglene? For det er vel slik at også teknikere som kanskje fyller 70, 72, 74 år – kanskje helt opp til 80 år – kan fortsette å arbeide, rent fysisk? Da er det vel

egentlig uklokt å nekte dem det, når vi allikevel sliter med mangel på personell.

Synes du det ville være fornuftig å endre en del av reglene slik at alder i seg selv ikke er det som medfører at folk slutter å jobbe som teknikere i Luftforsvaret?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Svaret på det er ja, og vi har jo faktisk gjort noe der. For militære stillinger er det i dag pliktig fratreden når man er 60 år, enten man vil jobbe eller ikke – man må slutte. Det er det nå enighet med hovedsammenslutningene om å endre på, slik at den regelen blir fjernet, og det vil om kort tid bli lagt fram en sak for Stortinget for å gjøre de nødvendige lovendringene til det. Det er fortsatt mulig å slutte når man oppnår den grensen, men man kan jobbe lenger hvis man ønsker det. Dessuten blir det lagt nye regler slik at man kan tjene atskillig mer enn man først tenkte, før man får en avkorting, fra 1 G til 2,7 G. Det imøtekommer det som Carl I. Hagen her tar opp.

Carl I. Hagen (FrP): Det har jeg ønsket og kjempet for lenge. Det går også an å være stortingsrepresentant når man er 80 år.

Ett siste spørsmål: Har dere i dag tabellen for hvor mange som nå er under utdanning og antall utdanningsplasser, og hvor mange dere har behov for 10–15–20 år fremover, også tatt i betraktning dem som kommer til å slutte? Vi håper jo at det blir færre som slutter hvis dere får til de endringene som du nå antyder.

Statsråd Bjørn Arild Gram: Det har vært en sentral premiss i arbeidet med den nye langtidsplanen å se på hva som er status. Vi vet at mange fra de store offiser-skullene fra 1980-tallet nå går mot pensjonsalder, og det gjør at vi mister en del folk. Vi har også en del avgang før man når pensjonsalder, samtidig som Forsvaret skal vokse. Dette er kjerneområdet av de utfordringene vi nå møter. Derfor øker vi utdanningskapasiteten betydelig, og vi rekrutterer godt til Forsvaret, men vi må bli enda bedre til å beholde folk og sørge for at de kan stå lenger. Det er egentlig hovedmålet med arbeidet.

Carl I. Hagen (FrP): Takk.

Møtelederen: Da skal vi til Audun Lysbakken – vær så god.

Audun Lysbakken (SV): Jeg vil også litt inn på noe av kjernen her, altså hvilke kostnader en regner inn, og hvilke kostnader en ikke regner inn. Det er relevant både for Forsvarsdepartementets egen styring og for hva slags informasjon som gis til Stortinget. Jeg vil bare utfordre på det igjen. Det er åpenbart at statsrådets lønn ikke er en viktig del av dette, men det er vanskeligere å forstå at ikke de eksemplene Riksrevisjonen har

listet opp i sin rapport, er veldig relevante. Det går på tankanlegg, IT-infrastruktur, luftvern, vakthold osv. Det må jo nødvendigvis være sånt som dimensjoneres opp og ned i takt med dimensjonene på materiellanskaffelsen, og at det dermed også er en del av det å gi et riktig kostnadsbilde, både til seg selv og til Stortinget.

Når du antydte her – nå blir det ikke du som skal følge opp, da – at det ville være klokt å se videre på dette, ligger det vel også en erkjennelse der av at Riksrevisjonen kan ha noen poenger her?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Ja, det var jo ett konkret forhold som Riksrevisjonen tok opp. Det var bl.a. noe utvikling av ammunisjon – APEX, var det det? – som ikke var med, og som jeg er enig i burde ha vært med.

Jeg vil bare si generelt at levetidskostnadene omfatter både investeringskostnader og relaterte driftskostnader, og relaterte driftskostnader er kostnader som enten oppstår grunnet investeringer, eller som endrer seg basert på valg gjort i anskaffelsesfasen. De kostnadsdriverne som er tatt med, er vurdert både av egne fagfolk og av Forsvarets forskningsinstitutt, og vi har dessuten hatt ekstern kvalitetssikring. Det har altså et grunnlag.

Så gikk jeg gjennom en liste over ting som har vært vurdert. Jeg nevner IKT, F-35-spesifikk IKT inkludert, men generell utvikling av nasjonal IKT er f.eks. grunnleggende sett ikke omfattet. Jeg sier ikke at dette nødvendigvis er en helt eksakt vitenskap. På et punkt blir det en skjønnsmessig avgjørelse, og det går sikkert an å ha litt ulike vurderinger av det, så det er naturlig å se på. Når diskusjonen har kommet opp, må vi jo tenke gjennom det. Vi står framfor flere veldig store anskaffelser, og da må jeg bare gjenta poenget med at vi må være konsistente i oppfølgingen. Selvfølgelig bidrar det til å gi en oversikt over hva dette koster å anskaffe, men det håndterer vi jo i langtidsplanprosessene og budsjettene. Hovedformålet her er å gjøre et valg mellom ulike leverandører og å kunne ha god prosjektoppfølgning og -styring når beslutningen er tatt.

Audun Lysbakken (SV): Hvis jeg bare kan følge opp det: Denne anskaffelsen er et eksempel på at valget har handlet om mer enn det, for det har jo også underveis gjennom mange prosesser i Stortinget handlet om dimensjoneringen på innkjøpene, altså om hvor mange fly vi skal kjøpe. For å stille spørsmålet på en enda enklere måte: Er det ikke da både for sektorens egen styring og for Stortinget et naturlig prinsipp at alle de kostnader som vil øke på grunn av det valget man tar eller ikke tar, er med i det bildet som gis, hvis en skal kunne si at en har fullstendig overblikk over kostnadene?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Ja, i det store bildet mener jeg jo at det er det grunnprinsippet som ligger der:

Relaterte driftskostnader er kostnader som oppstår enten grunnet investeringer, eller som endrer seg basert på valg gjort i anskaffelsesprosessen. Samtidig kan det fortsatt være et element av skjønn, og her er det – på Ørland spesifikt, med F-35 – prøvd å skille. Det er perimetersikring, som er usedvanlig dyrt, og det som er spesifikt beskyttelsesbehov for F-35 er da inkludert, mens den generelle sikringen av Ørland flystasjon og militærbasen der ikke er inkludert. Så kan man diskutere nøyaktig hvor man trekke den grensen.

Audun Lysbakken (SV): Det er greit.

Møtelederen: Da har resten av listen meldt at de ikke har spørsmål, så vi går til den åpne runden. Der har ingen flere tegnet seg, så med mindre noen kaster seg på ... Unnskyld, det var en som har gjort det, og det er Kirsti Leirtrø. – Vær så god.

Kirsti Leirtrø (A): Siden det er langt på dag, skal jeg prøve å være litt kort. Statsråden har svart godt i selve saksdokumentene til komiteen, men det er likevel faktisk ett år og tre måneder siden det svaret. Tiden har gått.

Egentlig dreier det seg bare om en bekreftelse. Er statsråden fortsatt enig i at det er kritikkverdig at behovet for bemanning i kampflyorganisasjonen var undervurdert i perioden 2012–2022, og at det ikke var satt av tilstrekkelige midler til kampflyrelatert eiendom, bygg og anlegg? Nå har vi jo fått en langtidsplan etter dette, og de øvrige tidligere forsvarsministre har pekt på det endrede verdensbildet som en del av argumentet. Kunne du ha sagt litt kort om utviklingen? Hva var det som manglet da du gikk på som forsvarsminister, som er rettet på? Og hva er det som er det endrede verdensbildet?

Tidligere hadde jeg også et spørsmål om utdanningssystemet. I høringssvarene og det kommisjonsarbeidet som er gjort med tanke på langtidsplanen, er det en del som har pekt på at denne utdanningsreformen som befalsutdanningen var gjennom i 2018, ikke var heldig for rekrutteringen til Forsvaret – og de endringene som er i den nye langtidsplanen på det.

Statsråd Bjørn Arild Gram: Mitt utgangspunkt var det jeg sa angående Meld. St. 10. Det var min forgjenger som la fram den i mars 2022, og jeg overtok få dager etter at den ble lagt fram. Den stortingsmeldingen gjorde en statusgjennomgang. Den var selvfølgelig preget av utviklingen i den sikkerhetspolitiske situasjonen – dette var veldig kort tid etter at angrepet på Ukraina hadde skjedd i februar 2022 – og den pekte særlig på utfordringen når det gjaldt personell og teknikutgang, og EBA-utfordringen på Ørland. Det er jo det vi de siste årene har jobbet med for å kunne svare enda bedre på. Vi

gjorde en del ganske umiddelbare grep da, også på EBA-siden, for å få inn nok teknikerkompetanse.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har ikke vært i positiv utvikling, det må vi si, og det er bakteppet for at vi har lagt fram et veldig ambisiøst forsvarsløft. Alle partiene i Stortinget er nå blitt enige om behovet for å beskytte Norge bedre.

Jeg vil si at vi har det travelt, men vi må samtidig gjøre det skikkelig. Her er det avveininger. Vi har laget en plan, og den skal operasjonaliseres. Det er ikke enkelt. Det vil være endrede forutsetninger hele veien, men vi har nå laget oss et system for å kunne balansere dette mer løpende og med mer oversikt – på en annen måte, mener jeg, enn vi har hatt før – noe som gjør det lettere for oss å vite hva som er status, og på det grunnlaget gjøre bedre prioriteringer. Men det er ingen tvil om at med den retningen verden nå har utviklet seg, er dette utrolig viktig. Jeg vil si at vi nå sitter med et kampflyvåpen som er formidabelt. Jeg er ingen ekspert på det faglige her, men tilbakemeldingene er at potensialet og mulighetene med F-35 er enda større enn man så for seg den gangen man anskaffet det. Så integrerer vi dette systemet, ulike våpenplattformer og ulike våpengrener, i det norske forsvaret og med nære allierte. I sum gir dette store muligheter for å styrke forsvaret av Norge og alliansen.

Utdanningsreformen er jeg egentlig ikke forberedt på å gå mye inn i nå. Jeg har jo registrert den diskusjonen. Vi har hatt evalueringen av utdanningsreformen og ordningen med militært tilsatte. Dette henger jo litt sammen. Det er sterke meninger her, og det har vært store endringer. Jeg holdt på å si at jeg får komme tilbake – jeg får ta med meg en annen perm, og så får vi ta en ny runde senere.

Møtelederen: Tusen takk. Carl I. Hagen, din tur.

Carl I. Hagen: Så vidt jeg har forstått, er man ikke fullt operativ før neste år på grunn av JSM, integrering fullt ut. Det at det ikke kommer før, skyldes det mangel på penger, eller skyldes det mangel på kapasitet i integreringen og antall JSM man kan få tak i? Og er det noe

som vi har ansvaret for, eller er det arbeidet i den gruppen, JPO, som er utfordringen?

Statsråd Bjørn Arild Gram: Dette er ikke knyttet til tilgangen på missiler, men det handler om den tekniske oppgraderingen av F-35-flyene som foregår i USA, hvor det har vært forsinkelser. Hvis du, Moreite, kan utdype det, hadde det vært fint.

Geir Erik Moreite: Det kan jeg gjøre. Integrasjonen av JSM på F-35 har kanskje den høyeste prioriteten det er mulig å få, og det er veldig fint. Den må bygge på hva som er i flyet. Der har man gjort en hovedoppgradering, altså veldig enkelt sagt så har man byttet hovedcomputeren og en del andre ting i flyet. Det å få den stabil har vist seg å være betydelig mer utfordrende enn jeg tror noen hadde sett for seg. Dette er primært en sak mellom programkontoret og Lockheed Martin som leverandør. Det er det som forsinker integrasjonen.

Møtelederen: Da tror jeg vi har kommet til veis ende med alle spørsmålene. Da gjenstår det bare å takke på vegne av komiteen for at dere tok dere tid til å komme hit og har svart grundig på spørsmålene, og hvis jeg kan si det mer «on a personal note», så vil jeg takke så veldig for den innsatsen du har gjort, hardt arbeid, samvittighetsfullt og godt levert.

– Og ja, du har 5 min til avslutning! Jeg hoppet litt fort, men hvis det ikke er ønskelig, så ...

Statsråd Bjørn Arild Gram: Det er helt greit, jeg har ingenting. Jeg benytter bare anledningen til å takke for samarbeidet med komiteen. Vi har jo hatt noen treffpunkter. Sånn er det. Jeg setter veldig pris på det arbeidet som komiteen har gjort. Den jobben som Riksrevisjonen gjør, er veldig viktig. Den hjelper til med forbedringer hele veien. Selv om vi ikke trenger å være enige om alt bestandig, er dette et veldig viktig arbeid. Tusen takk skal dere ha. Så kan jeg takke for meg.

Møtelederen: Du vet at du alltid er hjertelig velkommen tilbake igjen. (munterhet i salen).

