

Vedlegg

**Referat
frå åpen høring i forsvarskomiteen
om**

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

Høring fredag den 24. april 2009:

Høring med forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen * 3

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

Møteleder: Jan Petersen (H)
(komiteens leder)

S a k :

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

*Høring med forsvarsminister Anne-Grete
Strøm-Erichsen*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Møtelederen: Hvordan kunne det tenkes kompensert?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Møtelederen: Greit.

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

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

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

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Og konfigurasjon.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Signe Øye, vær så god.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Signe Øye (A): Da stopper jeg der.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

satt det som krav fordi andre egenskaper kunne oppveie det.

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

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

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

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

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

Møtelederen: Da gir jeg ordet til Per Roar Bredvold.

Per Roar Bredvold (FrP): Takk, komitéleder.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Møtelederen: Da var det Bjørn Jacobsen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bjørn Jacobsen (SV): Og valutaen?

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

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

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

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

Bjørn Jacobsen (SV): Ok.

Møtelederen: Da er det Henning Skumsvoll.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Signe Øye, vær så god.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Da sier jeg hjertelig takk til statsråden og hennes bisittere.

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

Høringen med forsvarsministeren sluttet kl. 10.36.
