



DET KONGELIGE
FORSVARSDPARTEMENT

St.prp. nr. 36

(2008–2009)

Nye kampfly til Forsvaret

*Tilråding fra Forsvarsdepartementet av 19. desember 2008,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Statusen på de norske F-16 kampflyene er i dag god. Flyene er fortløpende blitt oppdatert for å ivareta de til enhver tid gjeldende nasjonale sikkerhetspolitiske målsetninger og NATOs krav og behov. Imidlertid vil flyskrogene i 2020 være over 40 år gamle, og deletilgangen og den generelle tilstanden til flåten vil være beheftet med stor usikkerhet, herunder også muligheten for fortsatt samarbeid med andre nasjoner.

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

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

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

Før oppstart av andre fase i forhandlingsprosessen (kontraktforhandlinger), tentativt i 2011, vil regjeringen fremme forslag om fullmakt for kontraktforhandlinger for Stortinget. Etter fullførte forhandlinger, vil regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til kontrakt på et endelig antall fly, og finansieringsplan for kostnadene knyttet til anskaffelsen.

2 Ambisjonsnivå for kampflykapasiteten

Kampfly er helt avgjørende for at Forsvaret skal kunne løse sine oppgaver i fremtiden. Kampflyvåpenet er en av de mest fleksible kapasiteter Forsvaret råder over, ikke minst hva angår nasjonal suverenitetshevdelse og krisehåndtering. En effektiv kampflykapasitet er også en grunnleggende forutsetning for at Forsvaret skal kunne fungere i tråd med fastlagte ambisjoner, uten at risikoen for betydelige tap øker drastisk. Kampflyene utgjør en sentral kapasitet knyttet til ildstøtte, informasjonsinnhenting og langtrekkende presisjonslevert ild. Den fremtidige kampflystrukturen må derfor opprettholde Forsvarets evne til å levere ild mot overflate- og landmål til støtte for sjø- og landoperasjoner, og som selvstendig kapasitet i offensive luftoperasjoner, for å forsvare landet.

Kampflyene utgjør en av hjørnesteinene i en moderne forsvarsstruktur, og representerer således en meget sentral komponent i Forsvarets totale

operative samvirkesystem. Ambisjonsnivået for kampflyvåpenet kan videre beskrives som aktiviteter som omfatter beredskap med forskjellig omfang, reaksjonstid og varighet, og med et krav om samtidighet mellom aktivitetene.

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

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

- **Kontraluft:** *Offensive og defensive kontraluftoperasjoner. Offensive operasjoner inkluderer sveip- og eskorteoperasjoner og luft-til-bakkeangrep mot luftforsvarselementer. Defensive operasjoner inkluderer luftpatrolje og avskjæring.*
- **Antioverflate:** *Interdiktoperasjoner (angrep mot mål bak fiendens linjer, nærstøtte, nærstøtte i urbane strøk, ødeleggelse av fiendtlig luftvern og maritime operasjoner (åpent hav og kystforhold)).*
- **Luftstøtte:** *Væpnet rekognosering, elektronisk krigføring (Electronic Support Measures – ESM), støtte til søk og redning i krig, taktisk luftbåren luftkontroll, skadevurdering og overvåkning.*
- **Strategiske operasjoner:** *Kampflyoperasjoner for å oppnå effekt mot fiendens strategisk tyngdepunkt. Operasjonene kan inneholde oppdrag innenfor alle de tre ovennevnte luftmaktskategoriene.*

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

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

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

3 Aktuelle kampflykandidater

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

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

Nærmere om prosessen knyttet til valg av nye kampfly

Ved behandlingen av Innst. S. nr. 342 (2000–2001), jf. St.prp. nr. 45 (2000–2001), vedtok Stortinget at en fremskaffelse av nye kampfly skulle forberedes. Dette arbeidet har pågått siden, i ulike faser og med skiftende ressursinnsats, i både Forsvarsdepartementet og i Forsvaret. Regjeringen la, gjennom vinteren og våren 2006, forholdene til rette for en reell konkurranse i kampflyprosessen og forsterket og utvidet den etablerte dialogen med de den gang tre aktuelle kandidatene for nye kampfly; Eurofighter, Gripen NG og JSF.

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

Som grunnlag for det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen ble det våren 2007 etablert et eget utredningsprosjekt under ledelse av Forsvarsdepartementet, der representanter fra Luftforsvaret, Forsvarets logistikkorganisasjon og Forsvarets forskningsinstitutt har vært fullt ut integrert. Totalt

har ca. 40 personer arbeidet på fulltid i prosjektet. I tillegg har det vært benyttet ekstern juridisk kompetanse i arbeidet. Prosjektets fokus siden opprettelsen våren 2007 har vært å utarbeide det sentrale beslutningsdokumentet i denne fasen, kalt utvidet fremskaffelsesløsning (UFL). Prosjektets arbeid knyttet til metode og prosess har hele tiden vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring i tråd med det etablerte regimet for store statlige investeringer.

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

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

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

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

Kampflyprosjektet har evaluert besvarelsene langs tre hovedakser; måloppnåelse i forhold til de tekniske og operative kravene (militærfaglig vurdering), kostnader og industrimuligheter. Innenfor det militærfaglige området er det igjen utført tre ulike former for vurderinger; vurdering av de enkelte krav (ca. 1000), operativ effektivitetsanalyse i data-modeller og vurdering av kandidatenes operative effekt knyttet til ulike oppdrag. Resultatene av disse tre uavhengige evalueringene beskrives nærmere i kapittel 5 under.

Det er i prosjektets regi også gjennomført vurderinger for nærmere å kunne anslå hvilket tids-

punkt dagens F-16-fly bør fases ut, og nye kampfly fases inn. Resultatet av denne vurderingen er at utskiftingen optimalt bør finne sted i perioden 2016–2020, jf. kapittel 10 under.

4 Krav knyttet til anskaffelse av fremtidig kampflykapasitet

Dette kapittelet gir en overordnet presentasjon av kravene som er lagt til grunn for vurderingen av kandidater til Norges fremtidige kampflykapasitet.

4.1 Militærfaglige krav

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

Krav til ytelse

Det ble stilt krav til at våpensystemet skal kunne gjennomføre definerte oppdrag (kontraluft, anti-overflate, strategiske operasjoner og luftstøtte). Videre ble det stilt krav til rekkevidde, krav til å operere på rullebaner med NATO-standard, krav til å bære og avlevere våpen som er relevant for Norge å anskaffe, krav til videreføring av eksisterende våpen, samt krav til interoperabilitet med nasjonale og NATOs kommando- og kontrollsystemer, og med egne og alliertes styrker og våpensystemer. I dette inngikk også krav til å operere i et nettverksbasert forsvar.

Det ble også stilt krav til sensorsystemene for å sikre tilfredsstillende løsning av oppgavene, og til sensorenes evne til å innhente, sammenstille og presentere informasjonsgrunnlaget for beslutningstakeren. I tillegg ble det stilt krav til egenbeskyttelsesevnen gjennom krav til sensorsystemer, våpen og aktive mottiltak og en effektiv kombinasjon mellom disse.

Under ytelse inngikk også krav til våpensystemets utviklingspotensiale. Med utviklingspotensiale menes systemets potensiale for å kunne videreutvikles i takt med teknologiutviklingen for øvrig i samfunnet og innenfor militærteknologi, for å opprettholde en relevant kampflykapasitet i hele dens levetid.

Det ble lagt stor vekt på kampflykandidatenes evne til å oppfylle disse kravene autonomt, det vil si

at oppgavene beskrevet over kan løses av flyet selv, uten at det forutsettes støtte fra andre plattformer eller ressurser.

Krav til operativ tilgjengelighet

Det ble stilt krav til at kampflyene skal kunne gjennomføre oppdrag i alle vær- og lysforhold som de er forventet å operere i. Det ble videre stilt krav til pålitelighet ved at flyet skal kunne gjennomføre oppdraget uten å måtte avbryte grunnet feil/sviktindikasjon i flyets systemer. Videre ble det satt krav til vedlikeholdsvennlighet, samt høy grad av forutsigbarhet i vedlikeholdet gjennom integrerte monitoringsystemer i flyet. Det ble dessuten stilt krav til mobilitet og evne til å understøtte operasjoner utenfor hovedbase (hjemmebase). Det ble også stilt krav til et helhetlig logistikkonsept, der alle prosesser for å understøtte driften av et våpensystem i hele levetiden inngår, herunder materiellstyring, distribusjon, vedlikehold, dokumentasjon, luftdyktighet og informasjonssystemer for understøttelse av dette.

Krav til overlevelsessevne

Krav til våpensystemets egenbeskyttelse innen signatur og elektronisk krigføring er sentrale elementer. Det ble videre stilt krav til flysikkerhet, flyets systemer for å kunne opprettholde funksjonalitet ved unormal driftstilstand og kommunikasjonsystemer. Krav til overlevelsessevne omfatter også helse, miljø og sikkerhet (HMS) for flygere, vedlikeholdspersonell og annet støttepersonell som har direkte kontakt med våpensystemet. I tillegg ble det stilt krav til arbeidsmiljø i cockpit med hensyn til brukergrensesnittet innen blant annet informasjonspresentasjon og beslutningsstøtte – også kalt *pilot vehicle interface* (PVI).

Under overlevelse inngikk også krav til trening av alle kategorier personell. Treningsmedier og krav til at internasjonalt anerkjente standarder skal benyttes.

Krav til EBA (eiendom, bygg og anlegg)

Krav til EBA inkluderer flyoperative flater (rullebane, taksebane og plattformer), bremsekabler, kommandoplass, hangarer, sheltere, verksteder, lager, drivstoffanlegg, brannstasjon og undervisningsbygg (inkludert simulator).

Allerede eksisterende EBA skal utnyttes i størst mulig grad, dersom dette er mest kostnadseffektivt. I tillegg vil det være behov for generell EBA på

basen, herunder administrasjons- og kontorbygg, messer, forlegninger, boliger og infrastruktur.

Krav til miljøpåvirkning

Kravene er knyttet til relevante miljøpåvirkninger knyttet til våpensystemet. Det ble stilt krav om at våpensystemet skal tilfredsstillе norske lover og forskrifter, Forsvarets regelverk og European Aviation Safety Agency's (EASA) forskrifter knyttet til miljøforurensning.

Krav som følge av nasjonale og internasjonale forpliktelser

Det ble stilt krav til kampflykapasitetens evne til å bidra til å håndtere de av Forsvarets oppgaver som må kunne løses med nasjonale ressurser, og i utgangspunktet uten løpende alliert medvirkning. Det ble samtidig stilt krav til at kampflyvåpenet må kunne operere sammen med våre allierte, i og utenfor Norge.

Det ble dessuten stilt krav til at kapasitetene skal utvikles i henhold til NATOs standarder og direktiver slik at evnen til samspill med andre NATO-medlemmers forsvar blir ivaretatt.

Krav til flernasjonalt samarbeid

Valgt løsning skulle innebære et flernasjonalt samarbeid for å oppnå stordriftsfordeler, og dermed kosteffektive løsninger. Dette er en forutsetning for at Norge i fremtiden skal evne å opprettholde en relevant kampflykapasitet. Flernasjonalt samarbeid om drift og vedlikehold innebærer at Norge inngår et forpliktende, langvarig samarbeid med ett eller flere land. Et slikt samarbeid kan blant annet omfatte konseptutvikling, utdanning, trening, vedlikehold, oppgraderinger og operasjoner med kampfly.

Operativt flernasjonalt samarbeid med nære allierte er også av avgjørende betydning. Det flernasjonale samarbeidet Norge er en del av i dag, gjennom EPAF/MNFP¹, har tilført vår kampflykapasitet verdifull og helt grunnleggende nødvendig kvalitet, bredde og konfigurasjonslikhet. Dette har vært økonomisk fordelaktig for Norge og bidratt til å opprettholde en relevant kampflykapasitet i hele levetiden til F-16. Samarbeidet har videre gjort det mulig for Norge å stille med kampfly til NATO-ope-

¹ European Participating Air Forces (EPAF) består av landene Belgia, Danmark, Nederland, Norge og Portugal, og er et europeisk fora for samarbeid om videreutvikling av F-16. EPAF pluss USA utgjør Multi National Fighter Programme (MNFP).

rasjoner sammen med nære allierte av noenlunde samme størrelse som Norge.

Valgt løsning skal være et kampfly som opereres av en eller flere av våre NATO-allierte, eller som er fullt ut NATO-kompatibelt. Operativt flernasjonalt samarbeid er kun tenkelig innen rammen av NATO eller med partnere som i meget stor grad deler norske politiske verdier og prioriteringer.

Opprettholdelse av en fremtidig kampflykapasitet må skje i et tett samarbeid med våre allierte og samarbeidspartnere for å kunne oppnå fordeler gjennom anskaffelse, drift og levetidsutvikling av samme type kampfly.

Valgt løsning skal gi Norge innflytelse på, og størst mulig likeverdighet i, det flernasjonale samarbeidet. Antallet og størrelsen på samarbeidslan- dene er av denne grunn et viktig forhold.

Kampflyene skal kunne inngå som en del av NATOs reaksjonsstyrker med respektive krav til mobilitet.

4.2 Sikkerhetspolitiske kriterier

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

Viktige sikkerhetspolitiske kriterier knyttet til et tilfredsstillende internasjonalt samarbeid er:

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

Må kunne bidra til ivaretagelse av Forsvarets dimensjonerende oppgaver

Forsvarets oppgaver deles inn i nasjonale oppgaver, som i utgangspunktet må kunne løses nasjonalt og uten alliert medvirkning, oppgaver som løses i samarbeid med allierte og andre samarbeidspartnere, og andre oppgaver der andre myndigheter har primæransvaret og Forsvaret i utgangs-

punktet har en støttende rolle. De to første kategoriene er dimensjonerende oppgaver, og derfor styrende for sammensetningen og innretningen av forsvarsstrukturen (jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008), side 54).

Må være fullt ut interoperabelt innenfor en allianseramme

Valgt kampflyløsning må sette Norge i stand til å bidra inn i NATOs operasjoner på en relevant og substansiell måte. Dette vil være en funksjon av flere variabler, hvorav de viktigste er operativ evne og interoperabilitet med andre allierte nasjoner. Gjennom disse kan vi bidra til operasjoner, og derved til både å demonstrere norsk vilje til å understøtte NATOs funksjon som et avgjørende sikkerhetspolitisk instrument, og til å styrke Norges troverdighet innad i alliansen.

Bør bidra til å knytte nære allierte land til forsvaret av Norge

Kampflyvåpenet bør, gjennom sin evne til å operere sammen med våre allierte, bidra til at allierte land finner det i sin interesse å delta jevnlig med kampfly på trening og øving i Norge. Dette vil gjøre dem kjent med norske forhold og bedre i stand til å støtte Norge militært på kort varsel, dersom behovet skulle oppstå.

Bør muliggjøre et flernasjonalt operativt samarbeid med nære allierte land

For at Norge skal være i stand til å bidra med kampfly til NATOs reaksjonsstyrker og operasjoner, har vi behov for å ha et fortløpende operativt samarbeid med nære allierte land. To eller tre land med tilsvarende kampfly vil for eksempel kunne stille en kampflyskvadron sammen, med felles logistikk. Flernasjonalt operativt samarbeid gir Norge et større mulighetsrom for å bidra med kampfly til NATO, også økonomisk.

4.3 Muligheten for deltakelse for norsk forsvarsindustri

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

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

Krav til å styrke industriens konkurranseevne

Det var et krav at anskaffelsen skulle øke omsetningen for forsvars- og forsvarsrelatert industri. Industriplanene ble målt ift. kandidatenes evne til å øke markedsmulighetene gjennom «dual use»-prosjekter, andre militære prosjekter eller kandidatenes vilje til å markedsføre/selge produkter, herunder i nye markeder og andre geografiske markeder og markedssektorer, fra norsk forsvars- og forsvarsrelatert industri. Kandidatenes industriplan ble videre målt ift. i hvilken grad den gir mulighet til å utvikle en forbedret leveringsdyktighet, kvalitet og pris på ny eller forbedret produksjonsteknologi, og oppnåelse av kritisk masse i produksjonsvolum.

Krav som styrker næringslivets kunnskaps- og teknologibase

Kandidatenes industriplan ble målt ut i fra i hvilken grad den styrker kunnskaps- og teknologibasen i norsk industri og næringsliv, og bidrar til teknologioverføring fra utlandet til Norge. Overføring av teknologi kan skje mellom bedrifter og mellom bedrifter og FoU-miljøer. Teknologioverføring vil omfatte prototypeproduksjon og teknologiassistanse fra leverandør til underleverandører, herunder konsulenttenester og opplæring av personell.

Regelverk knyttet til eksport av teknologi («disclosure policy») kan utgjøre en betydelig hindring for teknologioverføring, og slike faktorer bør også inngå i vurderinger av i hvilken grad den valgte løsningen kan forventes å oppfylle kravet om teknologioverføring.

Den anbefalte løsningen burde gi muligheter for samarbeid om utviklingsprosjekter på tvers av landegrensene. Materiellsamarbeid kan, i tillegg til forskning og utvikling (FoU), også omfatte «Build-to-Print»-oppdrag. Materiellsamarbeid vil ha størst betydning innenfor Forsvarets strategiske teknologiområder, ettersom dette er områder hvor det er av særlig betydning for Forsvaret at industrien har kompetanse.

Den anbefalte løsningen burde ha en positiv effekt på kunnskaps- og teknologibasen i næringslivet innenfor enkelte eller flere av de områdene som er ansett som strategisk viktige for Forsvaret. En styrking av næringslivets kunnskaps- og teknologi-

base innenfor disse områdene vil være av betydning for Forsvaret selv, men også for norsk forsvarindustri som leverandør til Forsvaret. Det samme gjelder for de områdene som er vurdert som spesielt viktige for Luftforsvaret. De strategisk viktige områdene er presentert i St.meld. nr. 38 (2006–2007).

Kandidatenes industriplan ble dessuten målt ut i fra kvaliteten og omfanget på kunnskapsoverføring, nettverksdannelse og utvikling av kundeforhold mellom norsk industri og utenlandske utstyrs- og underleverandører som har betydning for kunnskaps- og teknologibasen i norsk industri. Den anbefalte løsningen burde gi muligheter for kontrakter med potensiale for videre samarbeid.

Kandidatenes industriplaner ble videre målt ut i fra muligheten for konkrete FoU-oppdrag i Norge. FoU-samarbeid vil ha størst betydning der aktivitetene faller sammen med områder hvor det er etablert norske FoU-programmer eller hvor norske kunnskapsmiljøer har særlig kompetanse, fortrinnsvis innen smale områder og nisjer som representerer komparative fortrinn for Norge.

Krav til å skape betydelige ringvirkninger til andre sektorer

Kandidatenes industriplan ble målt ut i fra hvordan den evnet å utvikle et samarbeid mellom industri og forsknings- og kunnskapsmiljøer som kan skape ringvirkninger i flere sektorer. Målet kan være å etablere klynger innenfor spesifikke teknologiområder. Generiske produkter og generisk teknologi kan således være kjennetegn på prosjekter som har potensial for å oppfylle dette kravet.

Tilslutt ble industriplanene målt ut i fra hvordan den styrker regionale industrimiljøer, og bidrar til å skape nye regionale klynger. Dette innebærer at industrioppdrag burde være fordelt på flere miljøer, samtidig som det var viktig at det enkelte miljø er samlet enten geografisk eller teknologisk.

5 Militærfaglig vurdering av kandidatene

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

den operative effektbaserte analysen, den militærfaglige vurderingen.

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

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

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

Konklusjonen fra den militærfaglige vurderingen er at kandidaten JSF tilfredsstillt kravene til operative og tekniske ytelser. Innenfor noen spesifikke områder tilfredsstillt ikke kandidaten Gripen NG de norske kravene til operativ og teknisk ytelse. Det er spesielt innenfor områdene sensor kapasitet, muligheten for å forbli uoppdaget og elektronisk krigføring at JSF er bedre enn Gripen NG. JSF vurderes til å være bedre enn Gripen NG innenfor alle de fire luftmaktskategoriene nevnt i kapittel 2.

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

6 Antallsanalysen

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

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

Antall nye kampfly

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

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

Det dimensjonerende ambisjonsnivået for den fremtidige kampflystrukturen er kravet om å kunne etablere nasjonal luftmilitær beredskap. Forenklet kan dette fremstilles på følgende måte:

- NATO Quick Reaction Alert (QRA) i Nord-Norge: 15 minutters kampflyberedskap hele døgnet, hele året.
- Høy luftmilitær beredskap (HLB): 15 minutters kampflyberedskap hele døgnet over et begrenset tidsrom.

I tillegg er det lagt til grunn at det, med utgangspunktet i de nasjonale beredskapsordningene, også skal kunne stilles bidrag med multirollekampfly av skvadronstørrelse i henhold til NATOs styrkemål. Dette bidraget er imidlertid ikke dimensjonerende, verken for antall flygere eller fly.

Det er i hovedsak to områder som er avgjørende for den totale flåtestørrelsen:

- Det ene er antallet flygere for å bemanne de to nasjonale beredskapsordningene, og NATOs fastsatte minimumskrav til flygere med multirollekampfly på 180 flytimer pr. år. Et ønsket mål fra NATO er 240 flytimer pr. år.
- Det andre er den totale flytimeproduksjonen, og hvor mange flytimer vedlikeholdsapparatet kan produsere for hvert kampfly pr. år. Som referanse ligger dagens flytimeproduksjon for F-16-fly på ca. 180–190 flytimer pr. fly pr. år.

Antallet flygere nødvendig for å kunne bemanne de to nasjonale beredskapsordningene er utarbeidet i henhold til *Bestemmelser for militær lufttjeneste*, som regulerer flygernes arbeidstid og hviletid for å opprettholde lufttjenestens sikkerhet, og nødvendig tid til øving og trening for å kunne tilfredsstillt NATOs krav og standarder. Basert på disse forut-

setningene vurderer kampflyprosjektet behovet for flygere til beredskapsordningene slik:

- NATO QRA krever 20 flygere (ivaretas av NATO-beredskapen i Nord-Norge).
- HLB krever 14 flygere pr. HLB-base (5 baser er utpekt for å dekke alle deler av landet, hvorav inntil tre baser benyttes samtidig).

Forskjellen mellom antallet flygere på QRA og HLB skyldes varigheten av beredskapen. QRA opprettholdes gjennom hele året, mens HLB opprettholdes over en kortere periode.

I følge kampflyprosjektets analyser gir dette i sum et totalbehov på 62 flygere som, for å tilfredsstille NATOs krav og standarder, hver må fly minimum 180 flytimer pr. år. Dette gir et årlig flytimebehov på minimum 11 160 flytimer.

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

7 Økonomiske forhold

På basis av de antallsvurderingene som er gjort i kapittel 6, har kampflyprosjektet anbefalt at det innledes en forhandlingsprosess om anskaffelse av inntil 56 kampfly av typen JSF. Forhandlingsprosessen vil i hovedsak omfatte følgende:

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

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

Med utgangspunkt i antallsanalysen og forut-

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

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

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.

Midlertidig styrking av forsvarsbudsjettet

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

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

8 Flernasjonalt samarbeid

Ut fra en sikkerhetspolitisk vurdering fremstod både Gripen NG og JSF som fullt ut akseptable kandi-

dater, men det enkelte valg ville ha hatt ulike sikkerhetspolitiske implikasjoner.

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

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

9 Industrielle vurderinger

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

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

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

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

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

10 Utfasingstidspunkt for F-16

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

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

Med utgangspunkt i resultatet fra denne gjennomgangen, anslås F-16-flåtens levetid å være maksimalt frem til 2023. Dette innebærer en optimal utfasingsperiode mellom 2016–2020, med en sikkerhetsbuffer på tre år dersom innfasingen av JSF-fly forsinkes på grunn av tekniske forhold, manglende beslutning fra storbrukere eller utfordringer knyttet til etablering av norsk infrastruktur. Dette vil gi et godt kost-nytteforhold, samtidig som det vil gi fleksibilitet. Det bør imidlertid være et mål å gjennomføre ut- og innfasing på kortest mulig tid, siden det er svært kostnadskrevenende å drifte to forskjellige kampfly samtidig med tilhørende struktur.

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

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

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

11 Forhandlingsfaser

I kampflyprosjektet er det utarbeidet en gjennomføringsstrategi og -plan for anskaffelsen av de nye

kampflyene. I gjennomføringsstrategien inngår kontraktstrategi, flernasjonal samarbeidsstrategi og industriell strategi.

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

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

12 Ekstern kvalitetssikring

Kampflyprosjektet har gjennomgått ekstern kvalitetssikring i henhold til regjeringens retningslinjer om kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Ekstern kvalitetssikrer tilrår at den utvidete fremskaffelsesløsningen legges til grunn for det videre arbeidet med kampflyanskaffelsen.

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

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

Organisering og styring av det videre arbeidet

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

- En programstruktur med klare styrings- og ansvarslinjer og med egne prosjekter for flernasjonalt samarbeid og industri.

- Programstyre, hvorav ett styremedlem med bred merkantil/juridisk kompetanse og erfaring og ett styremedlem med bred prosjektstyringskompetanse og – erfaring.
- Et forhandlingsutvalg med forankring på høyt nivå og med merkantil og juridisk spisskompetanse.
- Prosjektstyringsdokumenter, slik disse kan utledes av Finansdepartementets veileder.

Kostnadsramme inklusive avsetning for usikkerhet og styringsramme

Her anbefaler de eksterne kvalitetssikrerne følgende:

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

Ekstern kvalitetssikrer mener at det forut for forhandlingene vil være nødvendig med forberedelser til selve forhandlingene som optimalt starter i 2011. Innen forhandlingene starter bør en rekke saker avklares. Det gjelder blant annet temaer som kontraktstrategi, tiltak for å redusere risiko og potensialet for ytterligere forenklinger og reduksjoner. Slike avklaringer vil være viktige for å kunne dimensjonere forhandlingsrammen så hensiktsmessig som mulig.

Kontraktstrategi

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

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

etter en annen nasjon som ledende samarbeidspartner.

- Vurdere muligheten for å benytte relevante og tilfredsstillende våpen og utstyr fra nåværende struktur.

Tiltak for å redusere risikoen

For å redusere risikoen anbefaler ekstern kvalitetssikrer følgende tiltak:

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

Potensialet for ytterligere forenklinger og reduksjoner

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

- Flernasjonal samarbeidskonstellasjon vedrørende anskaffelse og bruksmønstre, herunder bruk av simulator trening fremfor øvelse direkte på plattform og våpen, samt felles treningsfly.
- Valg av en mest mulig kostnadseffektiv basestruktur.
- Videreføring av våpenkapasiteter fra F-16-programmet.

13 Etikk

Etikk er et sentralt og viktig tema for regjeringen. Forsvarsdepartementets etiske retningslinjer inn-

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

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

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

Forsvarsdepartementet

t i l r å r:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nye kampfly til Forsvaret.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om nye kampfly til Forsvaret i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nye kampfly til Forsvaret

I

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

II

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

III

Før oppstart av andre fase i forhandlingsprosessen (kontraktsforhandlinger), tentativt i 2011, vil regjeringen fremme forslag om fullmakt for kontraktsforhandlinger for Stortinget.

IV

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