



St.prp. nr. 55

(2007–2008)

Om investeringar i Forsvaret

*Tilråding frå Forsvarsdepartementet av 9. mai 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning av oppstart av to nye investeringsprosjekt, samt å be om godkjenning av endringar av tidlegare godkjende prosjekt og å orientere Stortinget om framtidige, planlagde prosjekt og andre tiltak.

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

1.1 Innehald

Proposisjonen har følgjande innehald:

- Godkjenning av kostnadsramme for to nye materiellprosjekt (kapittel 1760, post 45): *Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret og Deltaking i eit multinasjonalt program for strategisk lufttransportkapasitet.*
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for to tidlegare vedtekne eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kapittel 1710, post 47): *Setermoen – fleirbrukshall – fase 3 og Samanbinding av Mauken-Blåtind skytefelt.*
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedtekne materiellprosjekt (kapittel 1760, post 45): *Nye Fregattar.*
- Informasjonssaker (kapittel 1710 og kapittel 1760): *Auka rekruttering av kvinner til Forsvaret, Utfasing av C-130H Hercules transportfly,*

Nyskaffing av pansra kjøretøy til bruk i operasjonar i utlandet og Nye kampfly.

2 Nye prosjekt for godkjenning (kapittel 1760)

2.1 Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret (kapittel 1760)

2.1.1 Innleiing

LOS-programmet i Forsvaret inneheld fleire prosjekt for å etablere eit felles integrert forvaltnings-system (FIF) i Forsvaret. Det første større leveranseprosjektet vart innført i 2003, og gav Forsvaret eit nytt system for eksterne rekneskap. Det andre større prosjektet er Økonomiprojektet, som vart godkjent ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 87 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 20 (2006-2007). Økonomiprojektet planlegg å levere ei løysing i 2008 som vil gi Forsvaret eit felles system for økonomisk internrekneskap, styring og leiing, og materiellrekneskap. Slik det vart informert om i St.prp. nr. 20 (2006-2007), står det att eit prosjekt for å få realisert felles løysingar på heile logistikkområdet. Dette prosjektet har fått namnet Logistikkprosjektet.

2.1.2 Føremål med prosjektet

Logistikkprosjektet skal gi Forsvaret ei fullstendig logistikk-løysing for prosessar innanfor materiellinvestering, konfigurasjonsstyring, vedlikehald og avansert forsyning.

Prosjektet skal òg bidra til vesentlege innsparringar, som i perioden 2011- 2013 er rekna ut til å kunne utgjere 240 mill. kroner. Frå 2014 er innsparringa vurdert til å kunne kome opp i ein storleik på 165 mill. kroner årleg. I tillegg kjem store kvalitative føremonar i form av til dømes eit felles integrert system som kan gje korrekt og raskt tilgjengelig informasjon.

2.1.3 *Alternative løysingar*

Før godkjenninga av Økonomiprojektet vurderte ein den vidare innrettinga av LOS-programmet (då Program Golf). Resultatet var at det vart vedteke å gå vidare med den opphavlege strategien, dvs. å basere løysinga på IT-systemet SAP. Regjeringa informerte Stortinget om dette valet i St.meld. nr. 10 (2005-2006).

2.1.4 *Ekstern kvalitetssikring og risikoreduserande tiltak*

Prosjektet har vore gjennom ekstern kvalitetssikring i tråd med Finansdepartementet sine retningsliner. Kvalitetssikrar har i tillegg vurdert mogleg oppstarttidspunkt i høve til det pågåande Økonomiprojektet. Kvalitetssikrars tilråding om tiltak i høve til gjennomføringa av Logistikkprosjektet, er i vesentleg grad innarbeidd i prosjektdokumentasjonen. I tillegg vil dei tiltaka som forsvarssjefen sette i verk for å sikre ei forsvarleg gjennomføring av Økonomiprojektet bli ført vidare og utvikla i Logistikkprosjektet.

2.1.5 *Kostnader*

Investeringsramma (post 45) for prosjektet er 515 mill. kroner inkludert ei avsetting for usikkerheit. Gjennomføringskostnadene (post 01) for prosjektet er venta å bli 176 mill. kroner. Kostnadsramma er i tråd med tilrådinga frå den eksterne kvalitets-sikraren.

2.2 **Deltaking i eit multinasjonalt program for strategisk lufttransportkapasitet**

2.2.1 *Bakgrunn*

Forsvarsdepartementet har i analysen av behova i «konseptuell løysing» for lufttransportkapasitet, konkludert med at Forsvaret har behov for både taktisk og strategisk lufttransportkapasitet, jf. St.prp. nr. 78 (2006-2007). Den taktiske delen av denne kapasiteten skal vere under nasjonal eige og kontroll, medan den strategiske delen gjerne kan vere ein del av fleirnasjonale løysingar, der fleire nasjonar samarbeider om både nyskaffingsprosjekt og drift og operasjon.

Enkelt kan ein seie at strategiske lufttransportoperasjonar er langtransport av større mengder materiell (i volum og storleik). Her nyttast større fly (som til dømes C-17 og Antonov-124). Taktiske lufttransportoperasjonar skjer ofte inne i operasjonsområdet, i større grad under lufttrugsmål enn strategiske lufttransportoperasjonar.

Noreg har så langt kjøpt flytimar med ulike flytypar frå kommersielle aktørar for å dekkje behovet for strategisk transportflykapasitet for materiell og ammunisjon. Denne ordninga baserar seg i dag på innleige av transportflykapasitet, i hovudsak på bruk/leige av ukrainske og russiske fly. Utfordringa i dag er transport av tungt utstyr inn og ut av Afghanistan. NATO og ISAF har i dag for liten eigenkapasitet til å bøte på denne utfordringa. SAC-initiativet er meint å kompensere for dette samstundes som flyet vil ha sjølvvergeutstyr som gjer det meir robust mot ein eventuell auka lufttrugsel i Afghanistan.

2.2.2 *Strategic Airlift Capability-programmet*

I november 2006 underteikna Noreg ei intensjons-erklæring om deltaking i eit multinasjonalt program for strategisk transportflykapasitet gjennom nyskaffing av tre til fire Boeing C-17 transportfly, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008). Programmet er kalla *Strategic Airlift Capability (SAC) Program* der 15¹ nasjonar i dag tek del. Av dei er 13 NATO-land samt to PFP-nasjonar (Finland og Sverige). Føremålet med programmet er å sikre god tilgang på strategisk transportflykapasitet for deltakarnasjonane gjennom å nyskaffe og operere tre *Boeing C-17 Globemaster III* strategiske transportfly.

Dei 15 nasjonane har forhandla ein avtale, *Strategic Airlift Capability Memorandum of Understanding (SAC MoU)*, som på overordna nivå regulerer rettane og pliktene for nasjonane i samarbeidet. Ved å underteikne SAC MoU-en pliktar Noreg seg økonomisk til programmet.

Flya vil bli skaffa fram gjennom ein avtale mellom deltakarnasjonane, representert ved *NATO Airlift Management Organisation* og amerikanske styresmakter («Foreign Military Sales»-avtale).

Flya vil bli leverte i perioden 2008–09. Planen er å ha ein avgrensa operativ kapasitet i oktober 2009 og full operativ kapasitet våren 2011. Kjøpet omfattar i tillegg mellom anna vedlikehald og reservedelar, og oppretting av ein heimebase for flya ved *Papa flystasjon* i Ungarn.

¹ Bulgaria, Tsjekkia, Estland, Finland, Ungarn, Italia, Latvia, Litauen, Nederland, Noreg, Polen, Romania, Slovenia, Sverige og USA.

2.2.3 Norsk nytte av SAC-programmet

Norsk deltaking i dette programmet vil sikre ein viktig kapasitet som skal ta hand om oppdrag som ikkje kan utførast av C-130J. Ein strategisk kapasitet av typen C-17 vil i første hand bli nytta til transport av større mengder materiell (i volum og storleik) over lange distansar og særleg i tidskritiske situasjonar. Dette kan til dømes vere ved innsetting av styrkar, etterforsyning av desse eller ved reine humanitære operasjonar.

Nyskaffinga vil gje ein meir robust og sikker kapasitet som kan nyttast i meir krevjande og utfordrande situasjonar enn transportkapasitet frå sivile aktørar på spot-marknaden. C-17 er betre eigna til å nytte korte rullebanar og kan operere under vanskelege klimatiske høve i fleire område enn flya vi har tilgang til på spot-marknaden. Behov for strategisk lufttransportkapasitet, utover det Noreg vil få tilgang til gjennom deltaking i C-17-programmet, vil framleis måtte dekkast gjennom kjøp av flytimar på spot-marknaden.

I tillegg til den reine operative nytte av programmet er vi med i eit multinasjonalt samarbeid om å nyskaffe ein kapasitet det er stort behov for i NATO.

2.2.4 Alternativ for nyskaffing av strategisk lufttransportkapasitet

Regjeringa har vurdert ulike alternativ, mellom anna framleis å kjøpe tenester, kjøp av ein eigen nasjonal kapasitet og deltaking i SAC-programmet. Regjeringa har funne at deltaking i SAC-programmet er den beste løysinga både av økonomiske og operative grunner. Ved å ta del i programmet, kan dei faste kostnadene bli delte på fleire brukarar. I høve til framleis å kjøpe tenester blir tilgjenge på ein slik kapasitet betra gjennom deltaking i programmet.

2.2.5 Kostnader

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet på kapittel 1760 post 45 er 728 mill. kroner². Årlege kostnader til drift og vedlikehald vil vere om lag 100 mill. kroner, og vil bli dekte over driftsbudsjettet til Forsvaret³.

Prosjektet har vore gjennom ekstern kvalitets-sikring i tråd med Finansdepartementet sine

² Dette er basert på informasjon om «Cost Ceiling» gitt i SAC MOU Annex B Financial Matters. Ei dollarkurs på 5,17 kroner ligg til grunn for utrekningane.

³ Dette er kostnader til norsk bemanning av stillingar i organisasjonen, drift av NATO Airlift Management Agency (NAMA) og variable driftskostnader (reservedelar, mv.).

retningsliner. Det vil i den vidare prosessen bli tatt omsyn til resultata frå kvalitetssikringa.

3 Tidlegare vedtekne prosjekt – Godkjenning av endring av omfang og kostnadsrammar (kapittel 1710 og kapittel 1760)

3.1 Setermoen – fleirbrukshall - fase 3 (kapittel 1710)

Byggjeprojektet for fleirbrukshall fase 3 på Setermoen vart godkjend ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 287 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 78 (2006-2007). Prosjektet vart godkjend med ei kostnadsramme på 243 mill. kroner.

Etter å ha henta inn tilbod på prosjektet finn ein at alle tilboda ligg over kostnadsramma. Den store auken i høve til godkjend kostnadsramme er grunna i høg aktivitet og auka prisar i byggjemarknaden. For å få satt i gang prosjektet, er det starta førebuing av igangsetjing av eit mindre bygg enn tidlegare godkjend, utan at dette forskoterer Stortinget sine seinare avgjersler.

På denne bakgrunn vert det foreslått å utvide prosjektet til det omfang som opprinneleg var planlagt, med ein ny kostnadsramme på 286 mill. kroner.

3.2 Samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt

Prosjekt for samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt blei godkjent av Stortinget i 1997. Prosjektet har ei ramme på 190 mill. kroner. Som følgje av usemje mellom staten og reindriftsnæringa om valg av trasé fra Mauken skytefelt og nordover til Europaveg 6, vart ikkje prosjektet realisert som planlagt. Etter tingingar inngjekk Staten og reindriftsnæringa hausten 2006 ein avtale om ein ny trasé og ein avtale om kjøp av beiterettar. Den nye traséen gjorde det naudsynt å utarbeide eit nytt forprosjekt som nå ligg føre.

Departementet har, som følgje av innspel frå mellom andre Takvatn grunneierlag, vurdert om ein kan nytte traséar utanfor det som ligg til grunn for avtalen med reindriftsnæringa. Departementet kan ikkje sjå at det vil vere mogleg å finne ei betre løysing enn den som føreligg.

Det reviderte prosjektet er kostnadsrekna til 431 mill. kroner og målsettinga for prosjektet er uendra. Dei auka kostnadane skuldast auka prisar i entreprenørmarknaden, bygging av ein tunnel på

om lag 1,3 kilometer som del av traséen og breiare veg som følgje av nye og tyngre kjøretøy i Hæren.

3.3 Nye fregattar (kapittel 1760)

3.3.1 Status i prosjektet

Prosjektet *Nye fregattar* vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 207 (1998-99), jf. St.prp. nr. 65 (1998-99). Hovudkontrakten for prosjektet for utvikling, design og levering av til saman fem fartøy med tilhøyrande våpensystem og kommando- og kontrollsystem vart inngått med verftsgruppa Empresa Nacional Bazan (seinare Izar og no Navantia).

Første fartøy, Fridtjof Nansen, vart overteke av Forsvarets logistikkorganisasjon 5. april 2006, og fartøy nummer to, Roald Amundsen, vart overteke 21. mai 2007. Tredje fartøy, Otto Sverdrup, vart overteke 30. april 2008. Fjerde fartøy, Helge Ingstad, vart sjøsett 23. november 2007, og er planlagt overteke i 2009. Det siste fartøyet, Thor Heyerdahl, er planlagt overteke i 2010.

Forsvarsdepartementet har tidlegare, i St.prp. nr. 50 (2002-2003), informert om mogleg tilleggs-kjøp til fregattane medan prosjektet vert gjennomført. Ei plattform som fregattane vil vere under stadig utvikling. For at dessa fartøya heile tida skal vere relevante, må dei følgje den teknologiske utviklinga. Difor må ein rekne med å kjøpe tilleggs-utstyr gjennom heile plattformen si levetid. Dei kapasitetar som det er formålstenleg å innføre i prosjektets levetid, vil bli vurdert kjøpt som ein del av prosjektet si kostnadsramme, eller ved å be om å auke denne.

3.3.2 Status for industrielt gjenkjøp

Navantia har ved utgangen av 2007 rapportert at dei har oppfylt 103,5 prosent av gjenkjøpet, åtte år etter at kontrakten vart inngått. Forsvarsdepartementet og industrien er generelt sett svært nøgde med den måten Navantia, med støtte frå spanske styresmakter, og verftet sine underleverandørar har løyst sine gjenkjøpsforpliktingar. Vel 100 spanske og meir enn 250 norske bedrifter har hatt nytte av gjenkjøpsavtalane for fregattprosjektet gjennom vare- og tenestekontraktar.

Forsvarsdepartementet er no i dialog med både Navantia og spanske styresmakter for å sjå på nye tiltak som kan oppretthalde og utvikle vidare det gode forholdet som er etablert mellom spansk og norsk industri. I dette arbeidet vil Forsvarsdepartementet også sjå på mulighetene til å føre vidare prosjekter som vart etablert av «Innovasjon Norge».

3.3.3 Reservedelar til fregattane

Stortinget vart, i St.prp. nr. 1 (2007-2008), informert om at det har oppstått eit behov for å auke prosjektet sitt omfang og kostnadsramme når det gjeld reservedelar til fregattane. Vidare vart Stortinget informert om at regjeringa vil kome tilbake til denne saka når tilstrekkeleg prosjektdokumentasjon ligg føre.

Opphavleg vart det berre lagt inn kostnader i prosjektet for reservedelar for å dekkje behovet dei første åra. For å sikre at det vart kjøpt inn dei rette reservedelane i rett mengde for ein lengre periode, har ein vald å skaffe seg røynsler i den tidlege fasen, for å vere best mogleg budd på behov for slike reservedelar. I tillegg til no å auke reservedelslagra endå meir, er det òg eit behov for å skaffe ein del komponentar som er på veg ut av produksjon. Dette vil betre sikre fregattanes operative evne på lang sikt. Det vil verte kravd gjenkjøp for nyskaffinga av reservedelar dersom kontraktssummen frå ein leverandør overstig grensa for gjenkjøp.

På bakgrunn av dette vert det foreslått å auke kostnadsramma (på post 45) for prosjekt 6088 – Nye fregattar – med 200 mill. kroner til reservedelar for fregattane. Vidare er det venta at kostnadene for gjennomføringa (på post 01) aukar med 2 mill. kroner. Etter den føreslåtte rammeauken er kostnadsramma (på post 45) 17 762 mill. kroner, og gjennomføringskostnadene (på post 01) 737 mill. kroner.

3.3.4 Behov for oppgradering av våpensystemet

Fregattane er utstyrde med det amerikanske våpensystemet AEGIS, og det er inngått ein samarbeidsavtale med den amerikanske marinen om utdanning av operatørar og test og vedlikehald av dette systemet. Programvara på systemet er under stadig utvikling, og det er behov for å oppgradere fregattane slik at ein sikrar samhandling med allierte fartøy og aukar den operative evna til fartøya. Den neste planlagde oppgraderinga tek mellom anna sikte på å auke radarens yteevne i kystnære område og å auke systemets kapasitet mot overflatemål. Oppgraderinga vil også løyse moglege interferensproblem knytte til sivile system for kommunikasjon.

Programvara vert oppdatert normalt kvart andre år, og det kan vere aktuelt å auke kostnadsramma for prosjektet for å handtere programvareoppdateringane i framtida. Regjeringa vil kome tilbake til Stortinget med denne saka når naudsynt prosjektdokumentasjon ligg føre.

4 Sakar til informasjon (kapittel 1710 og kapittel 1760)

4.1 Auka rekruttering av kvinner til Forsvaret (kapittel 1710)

Regjeringa har fokus på å auke talet på kvinner i Forsvaret, og har sett i verk tiltak for å auke rekrutteringa, jf. Innst. S. nr. 31 (2007-2008) og St.meld. nr. 36 (2006-2007). Det er difor venta at kvinneandelen i Forsvaret vil auke i åra som kjem.

I tråd med Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 234 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003-2004), er ordninga med å kalle inn kvinner til frivillig sesjon innført. Hausten 2006 vart dei fyrste innkallingane sendt ut til årskullet som er fødd i 1989. Det er venta at denne ordninga vil føre til ein auke i talet på kvinner som gjennomfører førstegangsteneste frå og med hausten 2008. Ettersom førstegangsteneste i all hovudsak er hovudportalen inn til utdanning i Forsvaret, er det forventta ein auke i talet på kvinnelege befalsskuleelver frå og med hausten 2009.

For ytterlegare å styrke rekrutteringa, går regjeringa inn for å innføre pliktig sesjon for kvinner, jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008).

Som følgje av at talet på kvinner i Forsvaret venteleg vil auke, er det behov for å tilpasse bygningsmassen. Ved oppføring eller oppgradering av eigedommar, bygg og anlegg skal det takast omsyn til at begge kjønn vil vere brukarar.

4.2 Utfasing av C-130H Hercules transportfly (kapittel 1760)

Luffforsvaret vart i 1969 tilført seks C-130H Hercules middelstunge, taktiske transportfly. Desse flya har i lang tid hatt ein operativ status som ikkje har vore tilfredsstillande, og har medført store driftskostnader.

Stortinget vedtok i samband med handsaminga av Innst. S. nr. 287 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 78 (2006-2007), at fire nye transportfly av typen C-130J vert kjøpt. Det første flyet vil bli levert i 2008, og dei tre neste i 2009 og 2010. Desse flya vil erstatta dei gamle C-130H, og vil gje Noreg ein tilfredsstillande taktisk transportflykapasitet.

Det militære transportflymiljøet i Noreg er så vidt avgrensa at det å operere to flytypar parallelt vil vere lite føremålstenleg både frå teknisk, økonomisk og operativ synsstad. Å operere to ulike flytypar vil også seinka innføringa av dei nye C-130J, og gjere at dei først vert operative på eit seinare tidspunkt enn ønskjeleg. For at Noreg raskast mogeleg igjen skal få ein operativ taktisk transportfly-

kapasitet, er det difor naudsynt å fokusere ressursane på innføring av dei nye transportflya.

Forsvarsdepartementet planlegg difor å fase ut dei gamle transportflya av typen C-130H frå 1. juli 2008, jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008).

4.3 Kjøp av pansra kjøretøy til bruk i operasjonar i utlandet (kapittel 1760)

Regjeringa er svært oppteken av tryggleiken til norske soldatar og offiserar som gjer teneste i operasjonar i utlandet. Det er ei prioritert oppgåve å sørgje for at personellet vert utsett for minst mogelig risiko under gjennomføringa av oppdraga sine.

Vinteren 2006/2007 vart det gjennomført ei forsert nyskaffing av 25 IVECO pansra patruljekjøretøy for å betre tryggleiken til styrkane våre i Afghanistan på den raskaste måten. Desse kjøretøya vart fordelt til hurtigreaksjonsstyrken vår i Mazar-e-Sharif, og til utdanningsavdelinga i Østerdalen garnison. Dette er det patruljekjøretøyet Hæren i framtida er føresetta å få tilført ei større mengde av, men denne forserte nyskaffinga omfatta berre den mengde som då kunne gjerast tilgjengeleg for Noreg. Målet med kjøpet var å få raskt på plass eit kjøretøy som kan dekkje behovet for pansring, og dermed bidra til betre vern av personellet. Sjølv om det har oppstått nokre utfordringar knytte til bruken under dei særers vanskelege forholda i Afghanistan, har vi lukkast med målet om å få på plass pansra kjøretøy slik målet var. Både leverandøren og Forsvarets logistikkorganisasjon arbeider kontinuerlig med tiltak for å løyse utfordringane.

Andre land som har kjøpt pansra kjøretøy har òg opplevd at tilhøva i Afghanistan er krevjande. Difor har dei fleste typene kjøretøy som ulike land har kjøpt møtt utfordringar i Afghanistan.

Forsvarsdepartementet godkjende medio 2007 eit prosjekt for ei ordinær nyskaffing av inntil 110 pansra kjøretøy av same type som den forserte nyskaffinga omfattar. Då leveringstida for disse er lang, vart det i desember 2007 gjort endå ei forsert nyskaffing av 35 IVECO pansra kjøretøy. Desse 35 kjøretøya vert leverte fram mot sommaren 2008.

I samband med den forserte nyskaffinga av 25 kjøretøy vart det etablert ei avtale om gjenkjøp med leverandøren IVECO. Avtalen inkluderer ei auka forplikting ved ytterlegare kjøp.

4.4 Nye kampfly (kapittel 1760)

Stortinget vedtok i samband med handsaminga av Innst. S. nr. 342 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 45 (2000-2001), at det vart gjort førebuingar til ei framskaffing av nye kampfly.

Regjeringa har lagt til rette for ein reell konkurranse i kampflyprosessen, jf. St. prp. nr 1 (2007-2008). Difor er den etablerte dialogen med alle dei tre aktuelle kandidatane for nye kampfly utvida og styrkt. Dette gjeld både i høve til *Eurofighter*, *JAS Gripen* og *Joint Strike Fighter (JSF)*. Tidlegare er det inngått ein samarbeidsavtale med den amerikanske leverandøren Lockheed Martin for JSF, og samarbeidsavtalar med Eurofighter GmbH for Eurofighter og med JAS Gripen International vart undertekna våren 2007. Desse avtalane skulle mellom anna gje norsk industri høve til å delta i utviklinga av flya.

Regjeringa godkjende den konseptuelle løysinga for vår framtidige kampflykapasitet i desember 2006. Basert på dette har Forsvarsdepartementet starta opp prosessen for å utarbeide eit sentralt vedtaksdokument, kalla framskaffingsløysing.

Det vart i januar 2008 sendt ut ein førespurnad om bindande informasjon til dei tre potensielle leverandørane av kampflya. I denne førespurnaden var fokus innretta på å få tilstrekkeleg og konkret

informasjon som vil gjere det mogeleg å rangere kandidatane. Dette omfattar mellom anna opplysningar om nyskaffingspris og levetidskostnadar, samt planar for industrisamarbeid. Svarfristen for denne førespurnaden var 28. april 2008, og sidan Eurofighter GmbH ikkje leverte svar er Eurofighter ikkje lenger ein kandidat som mogleg framtidig kampfly for Noreg.

Forsvarsdepartementet er oppteken av å finne det optimale tidspunktet for utfasing av dagens F-16-fly og innfasing av nye kampfly. Det vert vist til omtale av kampflyprosjektet i St.prp. nr. 48 (2007-2008).

Forsvarsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om investeringar i Forsvaret.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget vert bede om å gjere vedtak om investeringar i Forsvaret i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om investeringar i Forsvaret

I

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2008 kan

1. starte opp nye investeringsprosjekt, inkludert større egedoms-, byggje- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye prosjekt for godkjenning* i
2. den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene, og endre tidlegare vedtekne prosjekt, omtala i kapittel 3 *Tidlegare vedtekne prosjekt* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.



