

*Det talte ord gælder*

Samrådsspørgsmål X, Y og Z stillet af Troels Lund Poulsen (V).

Besvarelse

Spørgsmål X:

- Jeg vil starte med at besvare samrådsspørgsmål X, hvor jeg er blevet bedt om at redegøre for, hvordan det blev besluttet, at Rolls Royce Turbomeca skulle levere motorerne til EH-101 helikopterne, og om det skete på anbefaling af Agusta-Westland, der står som producent af helikopterne.
- Beslutningen om at købe nye helikoptere går tilbage til forsvarsforliget for perioden 2000-2004, hvor det som led i forliget blev besluttet, at der skulle indkøbes nye rednings- og troppetransporthelikoptere som afløser for forsvarets aldrende redningshelikoptere af typen Sea King – også kaldet S61-helikopterne.
- I 2001 valgte forsvaret hvilken type helikopter, der skulle anskaffes. Valget faldt som bekendt på EH101 helikopteren leveret af Agusta-Westland som ny rednings- og troppetransporthelikopter. Forligskredsen blev på daværende tidspunkt inddraget i beslutningen om typevalget.
- Producenten af EH-101 helikopteren, Agusta Westland, udbød i den sammenhæng EH-101 helikopteren med to forskellige motortyper fra to motorproducenter; henholdsvis General Electric og Rolls-Royce Turbomeca.
- Forsvaret foretog i år 2000 og 2001 en analyse og evaluering af de to motortyper og besluttede på den baggrund at anskaffe motoren fra Rolls Royce Turbomeca, hvilket bl.a. var motiveret af motorens højere ydeevne og dermed bedre operative egenskaber.
- Agusta-Westland anbefalede således ikke den ene af de to motortyper til EH-101 helikopteren frem for den anden. Beslutningen blev taget på baggrund af forsvarets egne analyser og evalueringer.
- Som jeg nævnte ovenfor, så var forligskredsen inddraget i valget af helikoptertype, men valget af selve motoren til helikopteren, blev foretaget af forsvaret, da der var tale om en teknisk og operativ beslutning.
- Som bekendt er EH-101 helikopterne i troppetransportrollen ikke færdigopbygget endnu, bl.a. fordi forsvaret i 2007 overdrog 6 EH-101 helikoptere til Storbritannien efter anmodning fra det britiske forsvar.

*Det talte ord gælder*

- Overdragelsen af EH-101 helikopterne blev foretaget, så Storbritannien kunne udsende troppetransporthelikoptere til Irak og Afghanistan. Overdragelsen af de 6 EH-101 helikoptere til Storbritannien er dermed direkte kommet udsendte danske soldater til gode i Irak og Afghanistan. Efterfølgende har Storbritannien i perioden ultimo 2009 - primo 2010 leveret 6 nye EH-101 helikoptere til forsvaret. Dette spørgsmål blev også i sin tid drøftet i forligskredsen.
- Som nogen af jer måske erindrer, blev spørgsmålet om etableringen af troppetransporthelikoptere også drøftet i forbindelse med implementeringen af det nuværende forsvarsforlig - i foråret 2010. Konklusionen blev, at det fortsat var en kapacitet, vi ønskede, men det siger sig selv, at forsvaret satte opbygningen af kapaciteten i bero i den periode, hvor disse drøftelser fandt sted.
- Derudover blev færdiggørelsen af EH-101 helikopterne til troppetransportrollen – som også er blevet drøftet i forligskredsen - bl.a. forsinket på grund af manglende indgåelse af industrisamarbejdsaftale (modkøb) om motorvedligeholdelse tilbage i 2010 og starten af 2011.
- Forholdet blev først afklaret medio 2011, hvor der blev indgået aftale om industrisamarbejde mellem leverandøren Rolls Royce Turbomeca, som vedligeholder motorer, og Erhvervsstyrelsen.
- Dertil kommer, at den fortsatte klargøring og færdiggørelse af troppetransportkapaciteten er afhængig af, at der anskaffes missionsrelateret udstyr, herunder beskyttelse, bevæbning og observationsudstyr til helikopterne samt logistik, ekstra reservedele og vedligeholdelsesfaciliteter til støtte for en indsættelse af kapaciteten. Denne klargøring kunne ikke iværksættes førend spørgsmålet om modkøb var afklaret, og det fornødne hjemmelsgrundlag efterfølgende var faldet på plads.
- Sidstnævnte forelå, da Finansudvalget den 8. december 2011 tiltrådte aktstykket vedrørende bevilling af ovennævnte udstyr til klargøring af EH101 til troppetransportopgaven, hvorefter arbejdet med at indgå relevante kontrakter mv. kunne igangsættes.
- I øjeblikket drøftes samarbejde om indsættelse af en troppetransportkapacitet med EH-101 helikoptere i Afghanistan med Storbritannien. Det sker for at afdekke mulighederne for fra britisk side at få en tilstrækkelig vedligeholdelsesmæssig og logistisk støtte til de danske EH-101 helikoptere.

- Der har altså været mange brikker, der har skullet falde på plads, men det ser nu ud som om, at vi er ved at have lagt rammerne for puslespillet.
- Vi skal dog også huske på, at det er en langstrakt proces at indgå kontrakter om missionsrelateret udstyr, motorer og logistik og efterfølgende at skulle implementere disse.
- En klargøring og færdiggørelse af troppetransportkapaciteten har imidlertid prioritet for forsvaret, således at kapaciteten vil kunne anvendes i internationale operationer, herunder Afghanistan, så hurtigt som muligt.
- Det forventes at blive muligt at udsende EH101 helikopteren i troppetransportrollen i 2014.

Spørgsmål Y:

- I samrådsspørgsmål Y spørges til, hvilken samlet udgift motorproblemerne med EH-101 repræsenterer og på hvilken post i forsvarsbudgettet disse udgifter placeres.
- Inden jeg besvarer spørgsmålet, vil jeg gerne starte med at give en kort opdatering om baggrunden for EH-101 helikopternes nyligt opståede motorproblemer.
- Forsvaret udsendte i april i år - efter at jeg havde orienteret forligskredsen herom - en pressemeddelelse, hvoraf det fremgik, at der var konstateret skader på et antal motorer på forsvarets EH-101 helikoptere.
- I den sammenhæng oplyste forsvaret, at der var tale om beskadigelse af motorernes såkaldte brændkamre.
- Forsvaret har i løbet af april og maj i år arbejdet intenst på at løse problemet med motorerne i samarbejde med leverandøren Rolls Royce Turbomeca.
- Det fulde omfang af årsagerne til fejlene i motorernes brændkamre er endnu ikke erkendt.
- Det er forsvarets vurdering, at problemets omfang tidligst er fuldt afdækket ved udgangen af juni 2012.

*Det talte ord gælder*

- Forsvaret har meddelt mig, at man således fortsat er ved at undersøge alle forsvarets 51 EH-101 motorer for alle årsager relateret til denne type af fejl i motorernes brændkamre. Status var pr. 16. maj 2012 er, at 16 motorer var ude af drift eller til reparation, hvoraf 6 skyldes ovennævnte fejl. 35 motorer er i drift.
- På hver helikopter er der monteret 3 motorer, og der er således behov for i alt 42 motorer for at alle forsvarets EH-101 helikoptere kan flyve. Årsagen til, at der er indkøbt i alt 51 motorer, er, at der altid vil være et antal motorer til eftersyn og vedligeholdelse.
- Primært på grund af motorfejl flyver 10 af forsvarets 14 helikoptere i øjeblikket.
- Derudover er forsvaret sammen med Rolls Royce Turbomeca i færd med at udarbejde en genopretningsplan, der betyder, at Rolls Royce Turbomeca opretter en hurtigt arbejdende reparationslinje, der skal udbedre fejlene på de berørte motorer.
- Leverandøren - Rolls Royce Turbomeca – og forsvaret har således taget hånd om at løse problemerne med motorerne.
- I og med at problemernes omfang ikke er afdækket på nuværende tidspunkt, foreligger der i sagens natur ikke oplysninger om de samlede udgifter til udbedringen af motorfejlen.
- Forsvaret har oplyst, at det er aftalt mellem Forsvarets Materietjeneste og Rolls-Royce Turbomeca, at de økonomiske forhold vedrørende hændelsen skal afklares, når årsagerne til uregelmæssighederne på EH101 motorerne er afdækket, og der foreligger en plan for reparation af de beskadigede motorer.
- Jeg kan dog slå fast, at forsvarets udgifter til motorvedligeholdelse inddækkes af Forsvarskommandoens almindelige driftsbevilling.

Spørgsmål Z:

- I samrådsspørgsmål Z spørges til, hvordan jeg vil sikre, at det store antal problemer med ibrugtagning og løbende drift af EH-101 helikopterne ikke gentager sig i forbindelse med beslutningen om valg af en ny skibsbaseret helikopter.
- Hertil vil jeg sige, at forsvaret først og fremmest inddrager erfaringerne fra EH-101 helikopterne i typevalgsprocessen for anskaffelsen af ny skibsbaseret helikopter.

*Det talte ord gælder*

*Det talte ord gælder*

- Som jeg også har redegjort for i min besvarelse af forsvarsudvalgsspørgsmål nr. 214 – fra samme spørger - fokuserer forsvaret på at reducere risici og omkostninger i den samlede levetid for de nye skibsbaserede helikoptere.
- Dette ved bl.a. at anskaffe en eksisterende helikoptertype (en såkaldt hyldevare), der er kendetegnet ved at være på vej i produktion, allerede er i produktion eller er i drift ved et andet NATO-land, hvilket bl.a. giver et bedre forudgående kendskab til omkostninger og risici ved den pågældende helikopter.
- I øjeblikket er der to resterende helikoptere i anskaffelsesprocessen – nemlig WILDCAT (AW-159) (produceret af Agusta-Westland) og SEAHAWK (MH-60R) (leveret af US Navy og produceret af Lockheed Martin og Sikorsky).
- I forhold til de to tilbageværende kandidater er SEAHAWK i produktion og operativ brug. WILDCAT er i produktion, og leverandøren har leveret de første helikoptere til en kunde i april 2012. Begge helikopter opfylder således - ifølge forsvaret - ovennævnte anskaffelseskoncept.
- Da forsvaret – uanset hvilken helikopter der vælges – anskaffer en eksisterende helikopter, vil forsvaret på en række områder have mulighed for at indgå i et samarbejde med en større bruger, der kan drive videreudviklingen og opdateringen af de komplekse systemer. Dermed fordeles omkostninger og risici på flere brugernationer.
- Ligeledes vil der være mulighed for at operere med en helikopter på et operativt tidssvarende højt niveau i hele helikopterens levetid samt mulighed for at dele tilhørende udgifter til udvikling, test, certificering med videre med en anden bruger. Dette reducerer også risici i forhold til den løbende udvikling og drift af helikopterne.
- Forsvaret har oprettet en projektorganisation, der tilvejebringer beslutningsgrundlaget i forbindelse med anskaffelsen af ny skibsbaseret helikopter.
- Projektorganisationen indeholder operative, tekniske, logistiske, økonomiske og juridiske kompetencer, der er suppleret med ekstern konsulentbistand.
- Kammeradvokaten er også tilknyttet projektet som rådgiver og bistår ved udarbejdelsen af relevante kontrakter i forbindelse med anskaffelsen.
- Dele af anskaffelsesprocessen for ny skibsbaseret helikopter har endvidere været genstand for en ekstern validering fra et anerkendt konsulentfirma [PA Con-

*Det talte ord gælder*

sulting]. Derudover evaluerer Forsvarsministeriets Interne Revision løbende forløbet.

- Valget af den kommende skibsbaserede helikopter træffes således i sidste ende på et gennearbejdet og bredt analysegrundlag, hvor mange forskellige forhold vægtes mod hinanden.
- Således indgår anskaffelsespris og driftsomkostninger samt missionseffektivitet, overlevelsessevne, projektrisiko og fremtidssikring i den samlede vurdering.
- Herved skabes et solidt grundlag for at vælge den samlet set mest fordelagtige helikopterløsning til forsvaret, hvor der tages nødvendige hensyn til de samlede omkostninger ved anskaffelse og drift, risici samt til opfyldelsen af de operative krav nu og i fremtiden.
- Det er således min opfattelse, at forsvaret på den baggrund gennemfører en dybtgående evaluering af mulige kandidater til erstatning for forsvarets aldrende LYNX-helikoptere.
- Som jeg ser det, ydes der således en omfattende indsats for at sikre, at risici minimeres og håndteres på tilfredsstillende vis. Forsvaret gør, hvad man kan for at sikre sig bedst muligt. Dette er dog ikke en garanti for, at der ikke kan opstå problemer.
- Afslutningsvist vil jeg gerne sige, at jeg orienterer løbende forligskredsen om status for helikopteranskaffelsen, som det er aftalt.
- Jeg vil således også i forbindelse med typevalget af helikoptere sikre at forsvarsforligskredsen forelægges sagen med henblik på at kredsen er fuldt ud inddraget heri.
- Dette afslutter foreløbigt min besvarelse af de tre spørgsmål.