

DET TALTE ORD GÆLDER  
Samråd den 3. september 2013

**Taleseddel til FOU samrådsspørgsmål AD  
vedrørende udbud af vedligeholdelse af dieselmotorer  
torsdag den 3. september 2013**

**Taleseddel (ver. 8 af 2. september 2013)**

**FOU samrådsspørgsmål AD**

Spørgsmål AD er stillet efter ønske af Troels Lund Poulsen (V).

*På baggrund af artiklen "Forsvaret i kollision med EU's udbudsregler" på dr.dk's nyheds- side 23. maj 2013, bedes ministeren redegøre for, hvorfor det har taget indtil videre 2 år at få sendt opgaven med at vedligeholde flådens store dieselmotorer i udbud, når der ikke bør gå mere end nogle få måneder, og hvorfor ministeren ikke har orienteret Forsvarsudvalget om det stærkt forsinkede udbud.*

**Besvarelse af samrådsspørgsmål AD**

Det spørgsmål, som er stillet til mig, lyder:

- "På baggrund af artiklen "Forsvaret i kollision med EU's udbudsregler" på dr.dk's nyhedsside 23. maj 2013, bedes ministeren redegøre for, hvorfor det har taget indtil videre 2 år at få sendt opgaven med at vedligeholde flådens store dieselmotorer i udbud, når der ikke bør gå mere end nogle få måneder, og hvorfor ministeren ikke har orienteret Forsvarsudvalget om det stærkt forsinkede udbud."
- Som led i besvarelsen, vil jeg indledningsvis ridse det overordnede forløb op.

DET TALTE ORD GÆLDER

- Forsvaret har oplyst, at søværnet primo 2009 oplevede et antal havarier af skibsmotorer af typen MTU 396, som anvendtes i den nu udfasede FLYVEFISKEN-klasse og stadig anvendes i patruljefartøjer af DIANA-klassen. Det var motorværkstedet i Korsør, som indgik i forsvarrets daværende vedligeholdelsesstruktur under Forsvarets Materieltjeneste, som blandt andet havde til opgave at vedligeholde skibsmotorer af typen MTU 396.
- En nærmere undersøgelse af havarierne viste, at Forsvarets Materieltjenestes samlede gennemførelse af vedligeholdelsen af disse skibsmotorer ikke havde den fornødne kvalitet. Der kunne tillige rejses tvivl om kvaliteten af det arbejde, som danske underleverandører til motorværkstedet i Korsør, der varetog vedligeholdelsen, udførte.
- På den baggrund anbefalede Forsvarets Materieltjeneste, at motorvedligeholdelsen blev placeret ved motorleverandøren MTU (Motoren und Turbinen Union), nærmere bestemt ved virksomheden Holm Technoscan, der er autoriseret MTU-samarbejdspartner i Danmark. På den baggrund placerede Forsvarets Materieltjeneste ordrer vedrørende reservedele og eftersynsopgaver ved dette firma.
- Forsvaret oplyser, at der i den konkrete sag ikke indledningsvis har været gennemført et EU-udbud. Forsvarets Materieltjeneste valgte i 2009 at indgå kontrakt uden et forudgående EU-udbud henset til antallet af havarier på MTU 396 motorerne. Forsvaret oplyser, at Forsva-

rets Materieltjeneste vurderede, at det af tidsmæssige årsager var nødvendigt at placere opgaven direkte ved virksomheden Holm Technoscan, idet der ellers ville være risiko for, at Søværnets Operative Kommandos opgaveløsning blev kompromitteret. Der var således fare for, at opgaveløsningen i form af bl.a. farvandsovervågning og søredningsberedskab ikke kunne opretholdes, såfremt der skete nedbrud på skibenes motorer.

- Inden opgaven med vedligeholdelse i relation til skibsmotorer kunne sendes i udbud, var der behov for at gennemføre en lønsomhedsanalyse med henblik på at afdække, om der vil kunne opnås en økonomisk gevinst eller merværdi for forsvaret ved, at opgaven varetages af en ekstern leverandør i stedet for at forsvaret selv løste opgaven.
- Der var derfor behov for, at materieltjenestens egen organisation først skulle være på plads, før motorvedligeholdelsesområdet kunne konkurrenceudsættes. Uden klarhed over Forsvarets Materieltjenestes egen organisation ville man ikke have det fornødne overblik over den reelle opgave og den konkrete opgaveløsning, der ville skulle konkurrenceudsættes. Altså ville man ikke have overblik over, hvad det ville koste forsvaret selv at løse opgaven og dermed kunne vurdere, om det bedre kunne betale sig at konkurrenceudsætte opgaven.

- Den fremtidige vedligeholdelsesstruktur under Forsvarets Materieltjeneste kom først på plads i starten af juni måned 2013 i forbindelse implementering af Aftale på forsvarsområdet 2013 – 2017.
- Om årsagerne til forsinkelsen af udbuddet siden efteråret 2011 har forsvaret yderligere oplyst følgende:
- I rammen af det forrige forsvarsforlig for perioden 2010-2014 havde den tidligere regering sammen med den daværende forligskreds besluttet, at der skulle gennemføres en række budgetanalyser af centrale dele af forsvarets økonomi. Som bekendt var et af de områder, man analyserede, forsvarets vedligeholdelsesstruktur, hvor analyserne bl.a. byggede på konsulentvirksomheden McKinsey's delanalyser. Som følge heraf vurderede forsvaret, at det var nødvendigt at vente på beslutning om at implementere konklusionerne af disse analyser, så man ikke i flere omgang skulle foretage større ændringer i forsvarets vedligeholdelsesstruktur.
- Som en del af forberedelserne af de politiske drøftelser frem mod en politisk aftale om forsvarets ordning 2013 – 2017 igangsatte Forsvarskommandoen primo 2012 en supplerende analyse af forsvarets materielvedligeholdelse, herunder forsvarets vedligeholdelsesstruktur, med henblik på at opnå effektivisering af forsvarets samlede materielvedligeholdelse.

- Såvel McKinsey's som Forsvarskommandoens analyser, der begge lagde op til effektiviseringer af materielvedligeholdelsen, blev som bekendt først besluttet gennemført den 30. november 2012 ved indgåelsen af forsvarsaftalen for perioden 2013 – 2017.
- I forlængelse heraf har Forsvarskommandoen i februar 2013 udsendt et planlægningsdirektiv til materieltjenesten, som efterfølgende har udarbejdet en detaljeret plan for den fremadrettede organisering af materielvedligeholdelsesområdet. Implementeringen af planen blev igangsat den 4. juni 2013 og omfatter bl.a. en reduktion af antallet af værksteder og værkstedsspecialer, herunder nedlæggelse af det hidtidige specialværksted ved dieselmotorværkstedet, som tidligere har foretaget vedligeholdelse af MTU 396 motorer.
- Og først hermed er der således et fast grundlag for at kunne konkurrenceudsætte motorvedligeholdelsen.
- Med hensyn til den nye værkstedsstruktur, så er det sådan, at forsvaret fremadrettet fortsat vil have et værksted, der udfører vedligeholdelsesopgaver på visse motortyper. Værkstedet vil forestå opgaver med vedligeholdelse mv. af motorer til pansrede mandskabsvogne, motorer til kampvogne og motorer til infanterikampkøretøjer med tilhørende komponenter. Prøvekørsel af motorer efter vedligeholdelse og reparation foretages fortsat i prøvestanden på Noret i Korsør.

Imidlertid vil værkstedet fremadrettet ikke længere gennemføre vedligeholdelse af MTU 396 motorer.

- Forsvaret oplyser, at baggrunden herfor bl.a. er, at der er for få MTU 396 motorer i drift til, at det er rentabelt for forsvaret at have sit eget værksted til vedligeholdelse af MTU skibsmotorer. For at kunne opretholde nødvendig ekspertise til at vedligeholde højtydende og avancerede skibsmotorer kræves en opgavevolumen af en vis størrelse.
- Som følge af nedlæggelsen af det hidtidige specialværksted, for MTU 396 skibsmotorer, er det derfor ikke længere relevant at foretage lønsomhedsanalyser i relation til udbud af vedligeholdelsen af MTU 396 motorerne. På denne baggrund har forsvaret derfor nu genoptaget udbudsprocessen vedrørende vedligeholdelse af MTU 396 og MTU 8000 motorer. Forsvarets Materieltjeneste har i midten af juli måned i år igangsat prækvalifikationsprocessen i relation til udbud på Søværnets MTU motorer. Der er i den forbindelse offentliggjort en udbudsbekendtgørelse på EU's elektroniske udbudsportal.
- Forsvaret oplyser, at samlet set har der været en række forhold, som har gjort, at Forsvarets Materieltjeneste ikke mener at have haft grundlag for at genoptage udbudsrunder:
- Forsvarets organisation på vedligeholdelsesområdet været så meget i bevægelse, at der ikke har været grundlag for at gennemføre den

lønsomhedsanalyse - altså en analyse af hvad det ville koste forsvaret selv at løse opgaven og dermed kunne vurdere, om det bedre kunne betale sig at konkurrenceudsætte opgaven.

- Som nævnt, så blev det først ved indgåelsen af forsvarsaftalen den 30. november sidste år besluttet, at konklusionerne i såvel konsulentfirmaet McKinseys budgetanalyse som i forsvarets egen analyse vedr. materielvedligeholdelsesområdet mv. skulle implementeres. Og først dermed var der truffet beslutninger om den fremadrettede organisering af værkstedsområdet og dermed skabt et grundlag for at tage stilling til konkurrenceudsættelse af den konkrete vedligeholdelsesopgave.
- Forsvaret konkluderede, af disse årsager har Forsvarets Materieltjeneste ikke udbudt opgaven før.
- Som ny minister har jeg selvsagt ikke haft denne sag inde på livet før nu – men når det er sagt, så vil jeg gerne understrege, at det er min klare holdning, at forsvaret skal følge gældende udbudsregler. Det vil sige, at større offentlige opgaver skal udbydes med henblik på konkurrence om kontrakten.
- Jeg noterer mig, at forsvaret har vurderet, at der var tvingende grunde – i form af operative konsekvenser – til at videreføre den hidtidige praksis med at placere ordrer ved virksomheden Holm Technoscan.

- Det er også vigtigt, at holde sig for øje, at forsvaret er forpligtet til at følge statens regler, når egne opgaver skal udbydes. Dette omfatter blandt andet personalemæssige forhold og økonomiske analyser i forhold til at udbyde opgaven.
- Og så noterer jeg mig, at forsvaret har meddelt, at Forsvarets Materieltjeneste i midten af juli måned i år har påbegyndt prækvalifikationsprocessen, idet der er udsendt en udbudsbekendtgørelse vedrørende vedligeholdelsesopgaven for Søværnets MTU motorer på EU's elektroniske udbudsportal.
- Forsvaret har i den forbindelse oplyst, at der ved svarfristens udløb den 27. august 2013 kun var modtaget anmodning om deltagelse i udbuddet fra én virksomhed. Denne anmodning er afgivet af virksomheden Holm Technoscan A/S.
- Så spørges der til, hvorfor den tidligere minister ikke har orienteret Forsvarsudvalget om denne udvikling?

### **Spørgsmål vedr. manglende orientering af forsvarsudvalget**

- Som sagen er oplyst for mig, så har man ikke fundet, at der har været så markant udvikling i sagen, at det har nødvendiggjort en sær-



skilt redegørelse af forligskredsen. Som nævnt tidligere har forsvaret været i færd med at afklare nogle forhold, før opgaven kunne sendes i udbud. Oven i dette har forligskredsen i det tidligere forsvarsforlig 2010-2014 igangsat omfattende budgetanalyser af forsvaret, der også skulle afklares, før forsvaret kendte den organisation, der skulle varetage det fremtidige motorvedligehold. Og endelig indgik man jo [midt i det hele] en ny aftale på forsvarsområdet, der også havde indflydelse på den fremtidige struktur.

- Det korte af det lange er, at man fandt, at disse forhold måtte afklares, før processen om udbud kunne igangsættes.
- Det afslutter min besvarelse af samrådsspørgsmålet, og jeg vil som nævnt gå direkte videre til besvarelsen af samrådsspørgsmål AH.