



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 21. november 2017

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 127 (MOF alm. del) stillet 7. november 2017 efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Trine Bramsen (S).

Spørgsmål nr. 127

”Vil ministeren redegøre for, hvorfor indkøb af katamaranfartøjer til Naturstyrelsen ikke tilfaldt et af de danske værfter, der bød ind på opgaven, men i stedet endte med indkøb af brugte skibe fra England, som nu viser sig at være markant dyrere at bygge om end nybyg af tilsvarende skibe på de danske værfter havde været?”

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har overtaget opgaven i 2017. Miljøstyrelsen oplyser, at:

”Naturstyrelsen modtog primo 2013 fire tilbud på den udbudte nybygning af to miljøskibe i størrelsen 15-17 meter. Da ingen af de indkomne tilbud var konditionsmæssige, kunne styrelsen ikke umiddelbart tildele ordren til et værft.

I forlængelse af udbuddet var styrelsen, i henhold til udbudsreglerne, i dialog med de fire bydende værfter, der fik mulighed for at supplere de afgivne tilbud, så de opfyldt konditionerne. Tre værfter, heraf to danske og et engelsk, leverede konditionsmæssige bud i anden runde i august 2013. Det engelske værft Alnmaritec vandt efter forhandlingsrunden med et bud på 26,5 mio. kr., og der blev indledt konkrete design- og projektforhandlinger.

Da Alnmaritec under de afsluttende kontraktforhandlinger før byggestart i august 2014 ikke vil vedstå eget tilbud, og øgede byggesummen med 5 mio. kr. til 31,5 mio. kr., afbryder Naturstyrelsen samarbejdet. Det blev vurderet, at det i henhold til udbudsreglerne ville kræve fornyet udbud at indgå aftale med et andet værft på dette tidspunkt i processen.

I efteråret 2014 viste det sig, at der var egnede skibe til salg i markedet pga. ændrede kapacitetsbehov inden for Offshore Marine Services. Naturstyrelsen besluttede derfor at indkøbe brugte skibe i stedet for nybygning. Efter et udbud indkøbes to brugte aluminiumskatamaraner i november 2015. Skibene skulle ombygges for at kunne løse opgaven. Købssummen var 16,8 mio. kr., og det var styrelsens eksterne rådgivers vurdering, at en ombygning ville beløbe sig til 8 mio. kr. Med en samlet pris på 24,8 mio. kr. for to driftsklare skibe var dette en attraktiv og prisbillig løsning ift. det forudgående udbud.

Efter købet af de to fartøjer viser det sig, at ombygning vil blive dyrere end først antaget af styrelsens eksterne rådgiver, hvis kravet til skibenes topfart skal opfyldes - bl.a. fordi skibene er tungere end oplyst ved købet. Da det ikke er ualmindeligt, at skibe pga. eftermonteret udstyr mv. i praksis er tungere end de originale skibspapirer indikerer, var det den juridiske vurdering, at der ikke kunne

gøres et ansvar gældende ift. køber. Derfor blev grundlaget for ombygningen revurderet økonomisk, juridisk og teknisk. Ovenstående forløb ledte til, at styrelsen primo 2016 skiftede rådgiver. Den nye rådgiver vurderede på baggrund af nye tekniske beregninger, at prisen på ombygningen ville øges fra 8 til 20,6 mio. kr. og dermed en ny samlet pris på 37,4 mio. kr.

Der er indtil nu afholdt 0,4 mio. kr. til teknisk rådgivning i forbindelse med købet, 0,4 mio. kr. til juridisk rådgivning, 0,7 mio. kr. til teknisk rådgivning efter køb og ca. 0,5 mio. kr. i driftsudgifter (el, havnepenge m.v.). Der pågår et retsligt efterspil ift. den første rådgiver, som Kammeradvokaten har håndteret for MST.

De to indkøbte katamaraner vil i forhold til størrelse og sødygtighed efter endt ombygning ikke være direkte sammenlignelige med de fartøjer, værfterne oprindeligt bød på.”

Esben Lunde Larsen

/

Lars Møller Christiansen