



Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

FORSVARSMINISTEREN

15. november 2017

MINISTERREDEGØRELSE TIL BERETNING NR. 2/2017 OM FORSVARSMINISTERIETS BESLUTNINGSGRUNDLAG FOR KØB AF 27 F-35 KAMPFLY.

Hermed fremsender jeg min redegørelse til beretning nr. 2/2017 om Forsvarsministeriets beslutningsgrundlag for køb af 27 F-35 kampfly. Redegørelsen omhandler de foranstaltninger og overvejelser, som beretningen har givet anledning til.

På baggrund af Rigsrevisionens beretning finder Statsrevisorerne, at:

- *Forsvarsministeriets beslutningsgrundlag fra 2016 for køb af nye kampfly ikke er helt tilfredsstillende, idet en række usikkerheder og risici ikke er tilstrækkeligt beskrevet.*
- *Forsvarsministeriet har således undervurderet risikoen for, at Forsvaret ikke kan løse alle de opgaver med 27 F-35 kampfly, som er forudsat i beslutningsgrundlaget.*
- *Forsvarsministeriet har en meget optimistisk vurdering af, hvor mange flyvetimer pr. kampfly, man kan forudsætte. Danmark forudsætter således et gennemsnitligt antal flyvetimer pr. kampfly, som er højere end fx Norge og Holland.*
- *Forsvarsministeriet bør kvalificere Folketingets beslutningsgrundlag på en række områder, når ministeriet som forventet i november 2017 fremlægger et aktstykke for at få godkendt købet af 27 F-35 kampfly.*

Jeg noterer mig Statsrevisorernes kritik og tager anbefalingen om at styrke Folketingets beslutningsgrundlag i forbindelse med forelæggelse af aktstykket for Folketingets Finansudvalg til efterretning.

Indledende bemærkninger:

Først og fremmest noterer jeg mig, at Rigsrevisionen finder, at beslutningsgrundlaget generelt bygger på grundige analyser og beregninger.

Vedrørende usikkerhed og risici er jeg enig med Rigsrevisionen i, at der både er usikkerheder og risici forbundet med kampflyanskaffelsen. Dette er også fremhævet i beslutningsgrundlaget (konklusionerne til dimensioneringsrapporten), hvor det bl.a. er beskrevet, at "...der ved reduktion af flystel i forhold til typevalggrundlaget således vil være risiko for, at kampflykapaciteten i givne situationer ikke vil være i stand til at løse det fulde opgavekompleks og dermed leve op til det politisk fastsatte ambitionsniveau".

Vedrørende kritikken af, at Forsvarsministeriet har undervurderet risikoen for, at opgaverne ikke kan løses har Forsvarsministeriet i beslutningsgrundlaget operationaliseret det politiske ambitionsniveau i en specifik og detaljeret analysemodel. Analysemodellen omfatter en tre-årig cyklus, hvor der i et år gennemføres internationale operationer, hvor der i andet år gennemføres air policing og, hvor der i alle år gennemføres nationale opgaver. Internationale operationer er dimensioneret ud fra et såkaldt teoretisk maksimalt belastningsscenarie. Dvs. evnen til at kunne gennemføre en højintensiv operation i et helt år. Analysemodellen har muliggjort en ensartet evaluering af alle tre kandidater, men analysemodellen er ikke en 100% identisk kopi af virkeligheden. Eksempelvis har kampflyene aldrig historisk været i det opstillede maksimale belastningsscenarie. Endvidere har den eksisterende kampflystruktur gennem tiden løst de opgaver, som er blevet givet til trods for, at den kun sjældent har været fuldt bemanded. Dvs. selvom virkeligheden kommer til at afvige fra modellen, er det stadig muligt for kampflystrukturen at løse det politisk fastsatte ambitionsniveau. Som det også fremgår tydeligt af beslutningsgrundlaget, vil der kunne opstå situationer, hvor det politisk fastsatte ambitionsniveau ikke kan løses fuldt ud.

Den politiske aftale om anskaffelse af 27 F-35 kampfly indebærer i min optik en politisk accept af, at der kan være en risiko for at der kan opstå en situation, hvor kampflykapaciteten i en periode ikke vil være i stand til leve op til det politisk fastsatte ambitionsniveau.

Beretningen giver samlet set anledning til, at Forsvarsministeriet i forbindelse med behandlingen af aktstykke for købet af 27 F-35 kampfly har kvalificeret Folketingets beslutningsgrundlag yderligere. Dette er bl.a. blevet gjort gennem inddragelse af ny viden og erfaringer samt tydeliggørelse af usikkerheder og risici, herunder Forsvarsministeriets håndtering af disse.

Detaljer:

Det er vigtigt for mig at understrege, at jeg er af den overbevisning, at beslutningen om anskaffelse af 27 stk. F-35 hviler på et solidt grundlag.

Beslutningsgrundlaget for den politiske aftale den 9. juni 2016 omfattede en typevalgsanalyse og en dimensioneringsrapport. Dertil kom 103 notater, der besvarede spørgsmål fra forsvarsforligskredsen. Notaterne omhandlede en række emner som personaleforhold, rådighedsgrad og antallet af flystel (dimensionering). Derudover blev forsvarsforligskredsen præsenteret for en række tekniske gennemgange af materialet. Beslutningsgrundlaget blev offentliggjort i en nedklassificeret version, mens forsvarsforligskredsen fik mulighed for genlæsning af klassificerede versioner i Forsvarsministeriet.

Typevalgsanalysen sammenlignede tre flykandidater og anbefalede efter grundig analyse F-35, som Danmarks kommende kampfly. Dimensioneringsrapportens formål var hertil at tilvejebringe et fuldt belyst beslutningsgrundlag vedrørende dimensionering af en ny fremtidig kampflystruktur. Dimensioneringsrapporten tog udgangspunkt i de genberegninger, der blev foretaget på baggrund af F-16 analysen.

Siden den politiske aftale har Forsvarsministeriet arbejdet videre ud fra beslutningsgrundlaget og teksten i den politiske aftale med henblik på at konsolidere beslutningsgrundlaget for anskaffelsen af de 27 F-35 kampfly.

Ad usikkerhed og risici

Statsrevisorerne bemærker, at en række usikkerheder og risici ikke er tilstrækkeligt beskrevet i beslutningsgrundlaget, og at Forsvarsministeriet, som følge heraf, har undervurderet risikoen for, at Forsvaret ikke kan løse de fastlagte kampflyopgaver med 27 F-35 kampfly. Jeg tager denne kritik til efterretning, men bemærker, at afvigelser i forhold til analysemodellen, ikke nødvendigvis er ensbetydende med, at kampflystrukturen ikke kan løse det politisk fastsatte ambitionsniveau.

For så vidt angår de generelle forudsætninger og antagelser, som Forsvarsministeriet har opstillet og lagt til grund, handler en del af bemærkningerne specifikt om forudsætninger og antagelser relateret til flyvetimebehov og flyvetimeproduktion. Forsvarsministeriet har på forhånd fastlagt disse i forbindelse med evalueringsprocessen. Flyvetimebehov og flyvetimeproduktion skal dermed ikke som udgangspunkt behandles som variable. Det vil fx sige, at der er forudsat en gennemsnitlig årlig flyvetimeproduktion per fly på hhv. 250, 260 og 290 timer, afhængig af, om kapaciteten er i almindelig drift, indsat i air policing missioner eller indsat i internationale operationer; en rådighedsgrad på 70 pct.; og en substitutionsrate på 80 pct. mellem piloternes flyvetimer i internationale operationer og deres hjemlige træningsbehov.

Flyvetimebehovet påvirkes endvidere i høj grad af antallet af piloter. Piloter er nødvendige for at kunne varetage opgaveløsningen, men piloter driver også i sig selv et behov for flyvetimer, som opnås gennem uddannelse og træning, hvilket i Forsvaret kaldes styrkeproduktion.

Selvom disse faktorer beregningsmæssigt er fastlagt på forhånd af hensyn til planlægning for en 30 årig periode, så er det korrekt, som Rigsrevisionen bemærker, at disse faktorer vil være forbundet med usikkerhed i den virkelige verden. Det er min opfattelse, at denne usikkerhed i meget stor udstrækning er beskrevet gentagne steder i beslutningsgrundlaget¹.

Den fastlagte rådighedsgrad og maksimale flyvetimeproduktion har udgjort et fast og fælles udgangspunkt for kampflykandidaternes besvarelse af Forsvarsministeriets spørgsmål og Forsvarsministeriets evaluering heraf. Der findes utallige kombinationer af risici, og det ville medføre et meget stort udfaldsrum, hvis alle disse kombinationer skulle beskrives. Eksempelvis vil omkostninger relateret til struktur, vedligeholdelse, reservedele m.v. forventeligt variere betydeligt ift., hvorvidt der skal understøttes en rådighedsgrad på eksempelvis 45 eller 70 pct. En sådan tilgang ville vanskeligt kunne have understøttet en meningsfuld beslutningsproces om et typevalg og fastlæggelse af et bestemt antal fly. Rådighedsgrad og flyvetimeproduktion har derfor udgjort et fast og fælles udgangspunkt.

Rigsrevisionen har i relation til de konkret fastlagte værdier i disse forudsætninger og antagelser sat spørgsmålstejn ved, hvorfor Forsvarsministeriet har taget udgangspunkt i værdier, der ligger over nuværende eller historiske erfaringstal for F-16 kapaciteten.

Svaret på det spørgsmål er grundlæggende, at forudsætningerne for nyt kampfly er blevet fastlagt for at kunne tilrettelægge en optimeret kapacitet på tværs af kandidaterne. Derfor er der taget udgangspunkt i værdier, som Forsvarsministeriet har vurderet som ambitiøse, men opnåelige. Der er ikke taget udgangspunkt i F-16 erfaringstal, da disse ikke nødvendigvis er udtryk for en optimeret tilgang til driften af en ny og moderne kampflykapacitet. F-16 driften er fastlagt ud fra de forhold, der gør sig gældende for en snart 40 år gammel kapacitet, der nærmer sig afslutningen på dens operative levetid.

Med anskaffelse af flere fly ville der i sagens natur kunne opnås en større robusthed i forhold til eventuelle manglende opfyldelse af de opstillede forudsætninger. Dette skal dog ses ud fra en samlet prioritering mellem Forsvarets kapaciteter samt de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser. Desuden fremgår det eksplicit af forsvarsforliget 2013-2017, at kampflyanskaffelsen skal holdes inden for forsvarrets økonomiske ramme. Ovenstående forhold lå til grund for beslutningsgrundlagets fokus på optimering.

Ad forudsætningen om flyvetimeproduktion

¹ Dimensioneringsrapporten fokuserer i høj grad herpå, bl.a. i ledelsesresuméet, konklusionen og i kapitlet: "*Mulige udfordringer ved typevalggrundlagets forudsætninger og antagelser*". Endvidere er usikkerhederne beskrevet/berørt i følgende notater til forsvarsforligskredsen: 18, 23, 25 (Konsekvenser ved lavere timeproduktion per stel), 39 (opretholdelse af 250 timers flyvetimeproduktion), 42 (konsekvenser af øget støjbelastning), 51 (aftaler for flyenes rådighedsgrad), 54 (dimensionering af nyt kampfly), 78 (timer per stel per år i USA, Norge og Nederlandene), 83 (alternative dimensioneringsløsninger), 85 (handlemuligheder ved anskaffelse af for få fly), 100 (reduktion i synergieffekt i skaleringscenarie 1).

Jeg noterer mig, at Statsrevisorerne finder, at Forsvarsministeriet har anlagt en meget optimistisk vurdering af, hvor mange flyvetimer pr. kampfly, der kan forudsættes, og at Danmark har forudsat et gennemsnitligt antal flyvetimer pr. kampfly, som er højere end fx Norge og Holland.

I den forbindelse vil jeg indledningsvist understrege, 1) at flere forhold kan dimensionere det nødvendige antal flyvetimer pr. kampfly, og 2) at disse forhold naturligt vil adskille sig på tværs af lande, afhængigt af opgavekompleks og ambitionsniveau. At land A har et højere produktionsmål end land B er således ikke nødvendigvis udtryk for, at land B har en lavere vurdering af den højst opnåelige flyvetimeproduktion.

Den forudsatte øvre grænse for logistikstrukturens flyvetimeproduktioner er fastlagt efter, hvad Forsvarsministeriet har vurderet som opnåelige, om end ambitiøse – bl.a. på baggrund af kendskab til andre landes planlægningsgrundlag.

Som led i udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget har Forsvarsministeriet indhentet oplysninger ved alle tre kampflykandidater, der alle har bekræftet, at den danske forudsatte rådighedsgrad og flyvetimeproduktion vil være opnåelig.

For så vidt angår de forskellige F-35 landes specifikke produktionsmål, så er disse klassificerede, men det kan oplyses, at fire partnerlande ud over Danmark regner med en flyvetimeproduktion, efter fuld indfasning på 250 timer eller mere, mens tre lande planlægger en mindre flyvetimeproduktion. Hertil kommer, at andre lande i perioder med internationale indsættelser også vil flyve over 250 timer per fly årligt. Endvidere har en sammenlignelig amerikansk F-35 enhed allerede demonstreret, at 250 flyvetimer årligt er opnåeligt. Endeligt kan jeg oplyse, at det forudsatte årlige antal flyvetimer pr. fly vil indgå som en parameter i den kommende, performance based, globale kontrakt vedr. drift af F-35.

Det er således min vurdering, at den forudsatte flyvetid pr. fly pr. år er opnåelig.

Ad forudsætningen om rådighedsgrad

Udover flyvetimer pr. kampfly pr. år er den forudsatte rådighedsgrad også af betydning for den samlede flyvetidsproduktion.

De officielle data fra F-35 Joint Program Office viser en positiv udviklingen i den samlede rådighedsgrad, og at rådighedsgraden for fly fra produktionsserie 9 har passeret 70 %. Det er endvidere en eksplicit målsætning i F-35 programmet, at der skal opnås en global F-35 rådighedsgrad på 72 % fra år 2021. Den globale driftsstruktur dimensioneres således efter, at dette niveau kan nås. De danske F-35 fly indgår i produktionsserie 13 eller senere og leveres i perioden 2021 - 2026.

Det er således min vurdering, at den forudsatte rådighedsgrad på 70 % er opnåelig.

Det fremgik eksplicit af dimensioneringsrapporten, "at såfremt denne rådighedsgrad ikke kan opretholdes kontinuerligt, vil det blandt andet kunne medføre, at der dels ikke kan produceres flyvetimer nok i forhold til det operative behov og dels, at der ikke kan stilles nok flyveklare fly på den pågældende dag (krav til stel i parallel). Det må forventes, at internationale operationer og afvisningsberedskab vil blive prioriteret højest, og at den manglende flyvetimeproduktion vil gå ud over eksempelvis træningsaktiviteter og støtte til andre myndigheder. Det betyder, at pilotstrukturen vil være udfordret i forhold til at kunne holde det nødvendige antal piloter flyvende, og at der ikke i nødvendigt omfang kan gennemføres træningsflyvninger i formationsstørrelser, som i tilfredsstillende grad kan tilsikre det operative træningsniveau."

Ad forudsætningen om synergi.

Jeg noterer mig, at Statsrevisorerne finder det bemærkelsesværdigt, at Forsvarsministeriet har medtaget synergi (substitutionsrate på 80 %) mellem piloternes flyvetimer i internationale operationer og deres hjemlige træningsbehov i beregningen af behovet for kampfly.

I beslutningsgrundlaget er det forudsat, at der vil kunne opnås en synergi (substitutionsrate på 80 %) mellem piloternes flyvetimer i internationale operationer og deres hjemlige træningsbehov pga. en mere moderne kapacitet og en antagelse om, at missionerne bliver mere komplekse. Forudsætningen vedrører antagelser om karakteren af Forsvarets deltagelse i internationale operationer over de næste 30 år efter indfasning af de nye kampfly. Der foreligger således ikke på nuværende tidspunkt data, der kan kvalificere denne forudsætning yderligere.

Det fremgik eksplicit af dimensioneringsrapporten, "at såfremt den forudsatte grad af synergi ikke kan realiseres, vil det betyde, at piloterne i løbet af et udsendelsesår ikke vil kunne opretholde det påkrævede træningsniveau. Dette medfører, at det udsendte kampflybidrag i stigende grad vil være udfordret i forhold til at kunne løse visse komplekse missions typer samt i forhold til at kunne operere i det fulde konfliktspektrum. Det vil desuden medføre, at piloterne efter endt udsendelse vil skulle bruge tid på at genopbygge det operative træningsniveau, og at kampflyene således i en periode på op til et år vil være underlagt visse restriktioner i forhold til på ny at kunne opretholde et udsendelsesberedskab."

Et sådant potentielt træningsefterslæb vil ikke kompromittere det politisk fastsatte ambitionsniveau for kampflyanskaffelsen i form af en videreførelse af den nuværende kampflystrukturens opgavekompleks. Dels fordi der heri ikke er et politisk krav om deltagelse i internationale operationer igen i direkte forlængelse af en afsluttet international operation, dels fordi der allerede i den eksisterende kampflystruktur er behov for indhentning af træningsefterslæb efter deltagelse i internationale operationer.

Ad forudsætningen vedr. piloters arbejdsforhold.

Jeg noterer mig, at Rigsrevisionen anfører, at Forsvarsministeriet ikke har fastlagt hvilke tiltag, der skal gennemføres for at opnå den nødvendige reduktion af antallet af piloter og

dermed den forventede reduktion af flyvetimebehovet, samt hvilke fastholdelsesincitamenter, der skal til for at øge piloternes tjenestetid.

Jeg kan oplyse, at Forsvarsministeriet på personaleområdet har vurderet realiserbarheden af de tiltag, der ifølge dimensioneringsrapporten er nødvendige for en reduktion i antallet af piloter. I det arbejde har Forsvarsministeriet særligt analyseret tiltag, der kan påvirke piloternes arbejdsforhold. Jeg skal hertil bemærke, at Forsvarsministeriet gennem dette arbejde har identificeret yderligere administrative tiltag, som kan give substantielle effekter i forhold til at kunne tilpasse strukturen i nødvendigt omfang.

Dette muliggør en reduktion af det normerede antal flyvende piloter i den nationale del af den kommende kampflykapacitet fra de oprindeligt 70 til 62 piloter. Dette tiltag opfylder den i beslutningsgrundlaget forudsatte reduktion således, at der etableres balance mellem antal flyvende piloter og det årlige antal flyvetimer, samtidig med at den operative opgavevaretagelse kan opretholdes.

Jeg kan endvidere oplyse, at Forsvarsministeriet har identificeret fastholdelsesincitamenter, der vurderes at kunne øge piloternes tjenestetid.

Der er dog altid en risiko forbundet med planlægningen af personelstrukturer flere år ud i fremtiden. Der vil derfor også være en risiko forbundet med målet om at opnå 62 operative piloter. F-16 strukturen har imidlertid gennem tiden løst de opgaver, som er blevet stillet. Dette til trods for, at F-16 strukturen kun sjældent har været fuldt bemanded.

Forsvarsministeriet har identificeret en række tiltag, der løbende vil kunne iværksættes efter behov.

Ad usikkerheder

I relation til Forsvarsministeriets behandling af usikkerheder kan jeg afslutningsvis henvise til den eksterne kvalitetssikringsrapport til typevalget, som er udarbejdet af Deloitte og RAND Europe. Her fremgår det bl.a. af punkt 30, at:

"Kampflyprogrammet har gennem tilgængelige kilder søgt at validere informationer fra kandidaterne. Disse valideringstiltag har bidraget til fuldstændighed i fastlæggelsen af usikkerhedsintervallerne for særligt omkostningsdrivende variable, herunder for eksempel pris per flystel, drifts- og vedligeholdelsesomkostninger og forbrug af brændstof per flyvetime. De har endvidere bidraget til udarbejdelsen af en gyldig følsomhedsanalyse, der blandt andet behandler stilletid, årlig produktion af flyvetimer og ændringer i forholdet mellem simulator- og liveflyvetimer. Følsomhedsanalysen giver efter vores vurdering et fuldstændigt billede af, hvordan ændringer i centrale antagelser vil påvirke den økonomiske evaluering. Af hensyn til ligebehandling af kandidaterne er kandidaterne evalueret i forhold til en fast opgaveportefølje. Vi konstaterer i den sammenhæng, at omkostningsmodellen også kan beregne konsekvenser ved ændringer i opgaveporteføljen."

Ad kvalificering af beslutningsgrundlag

Jeg tager Statsrevisorernes anbefaling om kvalificering af Folketingets beslutningsgrundlag i forbindelse med aktstykkebehandlingen til efterretning.

Rigsrevisionen har i deres beretning anført, at Forsvarsministeriet i beslutningsgrundlaget har beregnet levetidsomkostningerne for 27 F-35 kampfly til ca. 66 mia. kr. over 30 år.

Denne beregning er bl.a. baseret på en forudsætning om, at lønninger og priser i relation til F-35 programmet generelt ville stige mere end priser og lønninger i samfundet i almindelighed. Denne forudsætning indgår ligeledes i de beregninger, der fremgår af dimensioneringsrapporten og typevalgsrapporten.

Denne forudsætning indgik imidlertid ikke i det endelige beslutningsgrundlag for den politiske aftale om anskaffelse af 27 stk. F-35 kampfly, idet det var vurderingen, at der ikke var et objektivi grundlag for at medtage denne forudsætning, ligesom der heller ikke var et objektivi grundlag for at medtage forventninger til omkostningsreduktioner som følge af fremtidige effektiviseringer i den løbende drift og vedligehold i F-35 programmet. Grundlaget for den politiske aftale var således, at den løbende pris- og lønregulering af Forsvarets bevillinger opretholder købekraften og dermed den realvækst, der måtte være.

På dette grundlag blev levetidsomkostningerne for 27 stk. F-35 fly opgjort til ca. 53,4 mia. kr. (2014-PL) jf. forligsnotat nr. 93. svarende til ca. 54,2 mia. kr. opregnet til 2017-PL. Siden den politiske aftale er der sket en validering og konsolidering af forudsætningerne for anskaffelsen. Med anvendelsen af valutakursen pr. den 31. oktober 2017 er levetidsomkostningerne opgjort til ca. 55,2 mia. kr. (2017-PL). Hertil kommer udgifter til programorganisationen på ca. 0,4 mia. kr. og PSFD fællesbetalinger på ca. 1,6 mia. kr., hvilket ikke fremgik af den politiske aftale². De opdaterede samlede levetidsomkostninger i det kommende aktstykke vedr. anskaffelse af 27 stk. F-35 fly udgør således ca. 57 mia. kr. Denne opgørelse indeholder ikke kvantificerbare risici, der indgår i Rigsrevisionens opgørelse med ca. 2,9 mia. kr. Det bemærkes, at der er usikkerhed forbundet med at estimere levetidsomkostninger over en 30-årig periode.

Forsvarsministeriet har i forbindelse med aktstykkebehandlingen yderligere kvalificeret Folketingets beslutningsgrundlag. Dette er bl.a. blevet gjort gennem inddragelse af ny viden og erfaringer samt tydeliggørelse af usikkerheder og risici, herunder håndteringen af disse.

Siden indgåelsen af den politiske aftale den 9. juni 2016 har Forsvarsministeriet som nævnt arbejdet med at konsolidere beslutningsgrundlaget i forbindelse med udarbejdelsen af det aktstykke, der forelægges for Folketingets Finansudvalg inden udgangen af 2017, samt forberede budgetteringen og den forestående implementering af F-35 kampflykapaciteten. I

² Den politiske aftale bygger på typevalgsrapporten og dimensioneringsrapporten, hvor disse udgifter ikke var medtaget, da det ikke var relevant i en sammenligning mellem kandidater og dimensionering af kampflykapaciteten. I en levetidsbetragtning til brug for aktstykket vurderes disse udgifter at skulle indgå.

den forbindelse er beslutningsgrundlaget omsat til en konkret implementeringsgrundlag ligesom indholdet af de enkelte delelementer er konkretiseret og tilpasset aktuel viden. Dette har medført såvel op- som nedadgående justeringer af indholdet af de enkelte delprojekter. Eksempelvis er delprojektet vedr. det etablisementsmæssige behov på Flyvestation Skrydstrup opjusteret væsentligt blandt andet som følge af krav til sikkerhed og miljøregler (støj). Desuagtet vil det dog ikke være muligt at leve op til miljøregler i fuldt omfang, hvorfor det er fundet hensigtsmæssigt at etablere grundlag for de etablisementsmæssige tilpasninger i form af en anlægslov.

Som det fremgår af min redegørelse, har Forsvarsministeriet arbejdet med flere af de elementer, der indgik i dimensioneringsanalysen for at afdække usikkerheder og risici.

Endvidere er de økonomiske estimater som ligger til grund for anskaffelsen blevet valideret og konkretiseret i forhold til de aktuelle behov. Dette er bl.a. sket gennem dialog med producenten Lockheed Martin og det amerikanske F-35 program, som løbende har bistået Forsvarsministeriet med opdaterede økonomiske oplysninger.

Jeg finder derfor, at beslutning om anskaffelse af 27 F-35 kampfly er truffet på et solidt grundlag, og at Forsvaret med 27 F-35 kampfly vil kunne løse det samme opgavekompleks, som F-16 kampflykapaciteten løser i dag.

Kopi af denne redegørelse sendes til Rigsrevisionen til orientering.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen