



Talepapir til brug ved samråd B om IC4 i Finansudvalget den 22. juni 2006

Spørgsmål

”Der ønskes en redegørelse for forløbet omkring bestillingen og leveringen af IC4 og IC2 togene, herunder for den aftale DSB den 18. november 2005 indgik med AnsaldoBreda om bod på 250 mio. kr. og for gennemførelsen af perronforlængelser og perronhøjder i forbindelse med indsættelse af togene.”

Indledning

Jeg vil - med formandens tilladelse – give min redegørelse i fire afsnit.

Først vil jeg give et kort oprids for baggrunden for anskaffelsen af IC4 og IC2 togene herunder for bestillingen af togene.

Dernæst vil jeg redegøre for de forsinkelser, der er indtruffet i forbindelse med togleverancerne.

Herunder vil jeg redegøre for den nuværende situation og forventningerne til indsættelsestidspunktet for IC4 og IC2 togene.

Jeg skal dog gøre opmærksom på, at jeg ikke vil redegøre nærmere for den aktuelle fremdrift i projektet, herunder



den godkendelsesproces, der i øjeblikket pågår.

Det skyldes - som jeg har også har oplyst til Trafikudvalget – at det er svært at give en endelig dato for indsættelsen af IC4 togene.

Årsagen hertil er først og fremmest, at det er svært nøjagtigt at sige, hvor lang tid godkendelsesprocessen tager.

Af sikkerhedsmæssige hensyn mener jeg det er vigtigt, at man ikke presser Trafikstyrelsen til at foretage en forhastet sikkerhedsgodkendelse.

Godkendelsesprocessen tager den tid den nu tager.

Derefter vil jeg redegøre for sagen vedr. boden fra AnsaldoBreda til DSB.

Til sidst vil jeg redegøre for spørgsmålet om gennemførelsen af



perronforlængelser og perronhøjder i forbindelse med indsættelse af togene.

Baggrunden for indkøb af IC4 togene samt bestillingen af togene.

Baggrund for indkøb af togene

I Trafikministeriets kontrakt med DSB om offentlig service trafik 2000-2004 var der afsat knap 4 mia. kr. til investeringer i udskiftning af DSB's røde regionaltogsmateriel.

I november 1999 indgik den daværende regering sammen med SF og Enhedslisten en 5-årig rammeaftale for DSB.

En del af denne aftale var, at der blev afsat yderligere 1,1 mia. kr. til indkøb af nyt materiel.

På baggrund af rammeaftalen vedtog Finansudvalget i december 2000 et aktstykke om anskaffelsen af nyt materiel.



Kriterier for de nye tog

I aktstykket blev der fra politisk side opstillet en række kriterier for de nye tog.

Bl.a. blev det fastlagt, at der skulle etableres en række særlige foranstaltninger for at sikre god tilgængelighed for personer med nedsat funktionsevne.

Desuden blev det fastlagt, at det gode komfortniveau, man kender fra IC3-togene, skulle opretholdes.

Kravet om en særlig høj komfort og handicapbetjening har medvirket til at indsnævre DSB's muligheder for at vælge den nye togtype.

Derudover blev der fra Trafikministeriets og DSB's side lagt vægt på, at leverandøren blev ansvarlig for, at togsættene var testet, afprøvet og godkendt i Danmark før DSB's overtagelse.



Dette blev der lagt vægt på for at undgå, at DSB overtog materiel som ikke var klar til indsættelse i drift umiddelbart efter overtagelse.

***DSB's indgåelse
af kontrakt med
AnsaldoBreda***

På denne baggrund indgik DSB i slutningen af 2000 kontrakt med AnsaldoBreda om levering af de nye tog.

Denne kontrakt blev indgået efter et EU-udbud.

Der blev modtaget tilbud fra 5 leverandører, og heraf blev AnsaldoBreda udvalgt til at levere materiellet.

Jeg skal hertil bemærke, at det er DSB, der alene har haft ansvaret for denne udbudsproces samt indgåelse af kontrakten med AnsaldoBreda.

***Aktstykke om
indkøb af
yderligere IC2 tog***

Desuden vedtog Finansudvalget et aktstykke i oktober 2002 om anskaffelse



af yderligere 9 IC2 tog til Svendborgbanen.

Disse tog blev også bestilt hos AnsaldoBreda.

Samlet set har DSB i alt bestilt 83 IC4 togsæt og 23 IC2 togsæt.

Forsinkelser i materielleverancen samt den nuværende situation

Tilrettelæggelsen af styringen af DSB – ansvaret for IC4 projektet

Jeg skal gøre opmærksom på, at det i 1999 blev besluttet politisk at omdanne DSB til en selvstændig offentlig virksomhed bl.a. med egen bestyrelse.

Det mener jeg var en rigtig og fornuftig beslutning.

Det styringsmæssige set-up i forhold til DSB er derfor i dag tilrettelagt sådan, at DSB har det direkte ansvar for driftsmæssige spørgsmål, f.eks. anskaffelsen af nye tog.



Ansvaret som ejer Mit ansvar som ejer af DSB handler om at indsætte en god bestyrelse for virksomheden og sikre de rigtige styringsmæssige rammer for dens virke. Men mit tilsyn med DSB kan og skal ikke gå ned i enhver detalje.

I forbindelse med min udøvelse af ejerskabet påser jeg desuden, at DSB varetager statens økonomiske interesser forsvarligt.

Det indebærer blandt andet, at jeg på kvartalsmøder med DSB's bestyrelsesformand og administrerende direktør fører et overordnet økonomisk tilsyn med selskabet.

Dette tilsyn har bl.a. basis i DSB's kvartalsrapporter, som der spørges ind til på kvartalsmøderne.

På møderne bliver jeg desuden orienteret om status i verserende sager, og har lejlighed til at drøfte spørgsmål – eksempelvis vedrørende IC4 togene – med ledelsen i DSB.



***DSB's ageren
overfor
AnsaldoBreda***

På baggrund af, hvad DSB har tilkendegivet overfor mig, er jeg blevet betrygget i, at DSB har taget situationen meget alvorligt og har ageret meget seriøst overfor AnsaldoBreda og holdt AnsaldoBreda fast på de leveringsforpligtigelser virksomheden har.

På baggrund af et pres fra DSB's ledelse blev hele AnsaldoBredas ledelse skiftet ud i efteråret 2005. Dette medførte ifølge DSB en væsentlig mere systematisk tilgang til de problemstillinger, som DSB har påpeget, og det er DSB's vurdering, at denne udskiftning udgør et afgørende skridt i færdiggørelsen af IC4.

***DSB's
kontraktslige
forhold til
AnsaldoBreda***

DSB har også oplyst overfor mig, at den kontrakt DSB har om leveringen af IC4-togene er meget stærk.

Dette er desuden blevet bekræftet af advokatfirmaet Kromann Reumert.



At DSB har en stærk kontrakt har desuden vist sig ved, at AnsaldoBreda har indvilget i at betale en foreløbig bod på 250 mio. kr. for forsinkelserne.

Ansvarret som trafikfører

I forbindelse med min rolle som trafikfører er jeg dog ansvarlig for at togtrafikken kan gennemføres på trods af IC4 forsinkelsen.

Derfor har jeg også tidligere forelagt aktstykke vedr. leje af erstatningsmateriel for Finansudvalget.

Ved Finansudvalgets tilslutning blev det sikret, at den nuværende betjeningsstandard af regionaltrafikken på Sjælland kunne opretholdes til og med 2007.

I efteråret skal der tages stilling til, om man vil forlænge lejen af dobbeltdækkervognene i 2008, så regionaltrafikken på Sjælland kan sikres med disse vogne, indtil IC3 togene kan



overflyttes hertil som resultat af indsættelsen af IC4 togene i fjerntrafikken.

DSB har en mangeårig erfaring i jernbanesektoren, og har også den direkte kontakt med kunderne.

Jeg kan ikke forestille mig, at andre end DSB ville være i stand til at træffe beslutninger om f.eks. detaljerne ved indkøb af nye tog.

Det er derfor også naturligt, at DSB kan agere som virksomhed, der kan påtage sig et klart ansvar for de dispositioner, man træffer.

Sådan gælder det også i sagen om IC4 og IC2 togene.

Forsinkelserne i materielleverancerne

For så vidt angår forsinkelserne i materielleverancerne, så vil jeg gerne understrege, at det er meget beklageligt, at passagererne har ventet så lang tid på



de nye og bedre tog og på de flere togafgange, der følger efter indsættelsen af IC4 og IC2 togene.

Det fremgår af aktstykket om materielanskaffelserne, at leverance af de første togsæt tidligst kunne forventes ved udgangen af 2002.

Af DSB's kontrakt med AnsaldoBreda fra december 2000, fremgår det, at det første IC4 togsæt skulle have været klar til foreløbig overtagelse den 15. april 2003.

Leveringsplanen blev ændret, da DSB i december 2002 indgik et tillæg til kontrakten med AnsaldoBreda. Leveringen af det første togsæt til foreløbig overtagelse blev her udskudt med 3½ måned til den 31. juli 2003.

I februar 2004 blev det oplyst, at de første IC4 tog nu først forventedes indsat i drift ved årsskiftet 2004/2005.



I sommeren 2004 udarbejdede AnsaldoBreda en ny leveringsplan.

I henhold til AnsaldoBredas reviderede leveringsplan var det DSB's mål at indsætte de første IC4 tog i kommerciel drift ved køreplansskiftet i januar 2006.

De første IC2 tog forventedes leveret den 1. november 2005 til indsættelse i drift fra første kvartal 2006.

Leverancerne af IC2 forventedes afsluttet i august 2006.

I februar 2005 blev det oplyst, at IC4 togene fortsat forventedes indsat i drift ved køreplansskiftet i januar 2006, mens køreplansudvidelserne dog ville blive udskudt fra årsskiftet 2006/2007 til i løbet af 2007.

Det var forventningen, at de første IC2-tog nu først ville blive indsat på Svendborgbanen i 2. kvartal 2006.



Den 22. november 2005, modtog DSB en revideret overordnet leveringsplan for IC4 leverancerne. Samtidig leveredes en indikativ leveringsplan for IC2 togene.

AnsaldoBreda ville ifølge denne plan levere det første IC4 togsæt til DSB i april/maj 2006, og DSB forventede at kunne sætte det i kommerciel drift i maj/juni 2006.

AnsaldoBreda havde indikeret, at IC2-leverancen vil kunne påbegyndes i 2. halvår 2007 med afslutning i 2008.

Da der tidligere har været planlagt med levering fra 2. kvartal 2006, var der altså tale om en yderligere forsinkelse på ca. 1½ år for IC2 togene.

I slutningen af april 2006 fremsendte DSB en revideret leveringsplan fra AnsaldoBreda for IC2 togene, der var i overensstemmelse med den indikative



leveringsplan, som var fremsendt i november 2005.

Den nuværende status

Som bekendt er IC4 togene endnu ikke leveret. DSB har senest den 2. juni 2006 oplyst til mig, at man vurderer, at idriftsættelsen af IC4 kan blive udskudt ind i juli måned.

Det er dog svært at sætte en præcis dato på for indsættelsen, da denne dato bl.a. afhænger af forløbet af den godkendelsesproces, der i øjeblikket pågår i Trafikstyrelsen.

Orientering af Folketinget

Jeg har løbende orienteret Trafikudvalget om forsinkelserne i projektet.

Jeg har orienteret Finansudvalget i forbindelse med forhold, der direkte havde betydning for økonomien i projektet.



Eksempelvis har jeg den 14. maj 2004 redegjort for spørgsmålet om perronforlængelser og perronhøjder og i et svar til Finansudvalget af 14. december 2005 har jeg bl.a. gjort rede for boden på 250 mio. kr. fra AnsaldoBreda til DSB.

Da de løbende forsinkelser ikke i sig selv har haft betydning for økonomien, idet kontrakten mellem DSB og AnsaldoBreda om levering af IC4 togene er en fastpriskontrakt, har jeg valgt at nøjes med at orientere Trafikudvalget om forsinkelserne.

***Reduktion af
DSB's
kontraktbetaling***

Jeg skal i øvrigt bemærke, at forsinkelserne af IC4-togene medfører, at vi reducerer den statslige kontraktbetaling til DSB.

Dette fremgår også af aktstykket om DSB kontrakten, som blev forelagt Finansudvalget i marts 2004.



Således blev DSB's kontraktbetaling i 2005 reduceret med ca. 250 mio. kr.

Vedr. bod fra AnsaldoBreda til DSB

Ifølge DSB's kontrakt med AnsaldoBreda kan DSB kræve bod og erstatninger af AnsaldoBreda, hvis leveringsplanen ikke overholdes.

Den maksimale bod for forsinket leverance af IC4 er i kontrakten anført til 10 % af den samlede købssum for togsættene, svarende til cirka 500 millioner kroner.

Størrelsen af boden vil selvsagt afhænge af, hvorvidt AnsaldoBreda påtager sig – eller ved en domstolsafgørelse pålægges - det fulde forsinkelsesansvar.

DSB oplyste den 22. november, at man havde indgået en foreløbig aftale med AnsaldoBreda om betaling af bod på 250



mio. kr. på grund af forsinkelsen i IC4 og IC2 leveringen.

Boden er fordelt med 225 mio. kr. på IC4 kontrakten og 25 mio. kr. på IC2 kontrakten.

De 250 mio. kr. skal dog opfattes som en foreløbig godtgørelse til DSB, idet man opretholder kravet på bøder og renter i henhold til kontrakten.

DSB har oplyst, at man rettidigt har modtaget hele boden på 250 mio. kr.

*Overvejelser vedr.
tilførsel af boden
fra DSB til staten*

Det er dog naturligvis ikke meningen, at DSB skal blive rige på forsinkelsen.

Det overvejes derfor i øjeblikket, hvordan boden kan blive betalt til staten.

Det vil formentlig ske i form af udbetaling af et ekstraordinært overskud.



**Anvendelse af
boden**

I forbindelse med efterårets forhandlinger om en ny rammeaftale for Banedanmark vil jeg foreslå, at boden anvendes til genopretning af skinnenettet.

Gennemførelsen af perronforlængelser og perronhøjder i forbindelse med indsættelse af togene

I forbindelse med spørgsmålet om gennemførelsen af perronforlængelser og perronhøjder i forbindelse med indsættelse af togene skal jeg i første omgang henviser til Rigsrevisionens notat af 14. februar 2005.

Her fremgår det, at de nævnte ændringer i perronernes længde og højde er meget relevante for en optimal anvendelse af IC4 togene, men at de ikke er direkte afledt af indkøbet af IC4.

Det fremgår dog også, at det havde været hensigtsmæssigt, hvis det havde fremgået af aktstykket vedr. materielanskaffelserne, at anskaffelsen



af togene ville medføre en udvidelse af antallet af stationer, hvor alle døre ikke kan komme til perron, når materiellet anvendes i maksimal oprangering.

*Aktstykke vedr.
perronforlængelser*

Med henblik på at sikre bevillingsmæssig hjemmel til at foretage perronforlængelser forelagde jeg et aktstykke herom, som Finansudvalget tiltrådte i oktober 2005.

Som det også fremgår af aktstykket vil der blive foretaget forlængelser af perronerne på en række stationer.

*Status for
perronforlængelserne*

Disse perronforlængelser er for nyligt igangsat, og vil pågå igennem efteråret 2006.

Banedanmark har i øvrigt oplyst, at man fortsat forventer, at de samlede udgifter til perronforlængelserne vil kunne holdes inden for 35,2 mio. kr., som er det beløb, der er oplyst i aktstykket.



DSB har oplyst, at man grundet et lavt passagertal på Vejle Sygehus station overvejer at lukke stationen. DSB drøfter i øjeblikket spørgsmålet med Vejle Amts Trafikselskab og Vejle Kommune.

Hvis det besluttes at nedlægge Vejle Sygehus station vil det blive forelagt for Finansudvalget fordi det fremgår af aktstykket om perronforlængelser, at Vejle Sygehus station skal perronforlænges.

*Rigsrevisionens
undersøgelse af
IC4*

Til slut vil jeg i øvrigt gøre opmærksom på, at Rigsrevisionen i øjeblikket foretager en grundig undersøgelse af hele IC4 projektet.

Det forventes, at Rigsrevisionen vil afslutte sin undersøgelse i slutningen af 2006 eller begyndelsen af 2007.