



Notat

Orientering til Folketingets Trafikudvalg

DSB

Status pr. 20. maj 2009 for IC4 og IC2 leverancerne

20. maj 2009

Nedenfor gennemgås status for opfyldelsen af DSB's ultimatum til AnsaldoBreda og DSB's beslutning om det videre forløb.

Aktuel status på IC4 ultimatum til AnsaldoBreda

I maj 2008 stillede DSB AnsaldoBreda et ultimatum, hvorefter AnsaldoBreda i maj 2009 skal have leveret 14 IC4, der kan indsættes som enkeltkørende togsæt i landsdelstrafikken, og 1 typegodkendt IC4, der opfylder kontraktens krav og er godkendt til indsættelse som sammenkoblet i landsdelstrafikken.

DSB's bestyrelse og direktion har siden fremsendelse af ultimatum til AnsaldoBreda indgående drøftet de mange elementer, der er indgået i overvejelserne om, hvorvidt AB har opfyldt ultimatum eller ej.

Lad det stå klart, at processen har været uacceptabel og at alt peger på, at det i alt overvejende grad skyldes AnsaldoBreda's dårlige performance. Hverken DSB's bestyrelse eller direktion kan forstå, hvordan AnsaldoBreda, der har bygget tog i mere end 100 år, kan komme så galt af sted med en leverance.

Det var denne situation, som i 2008 fik DSB til at stille ultimatum, hvilket nu kan gøres op.

AnsaldoBreda har opnået en betinget typegodkendelse til sammenkobling og har leveret det antal togsæt, der var forudsat i ultimatum. Det til sammenkobling typegodkendte tog er overleveret til DSB med henblik på gennemførelse af DSB's interne tests. Disse tests påbegyndtes primo maj, og selv om der stadig er en række fejl, viser testene også, at kvaliteten er højere end på de tidligere leverede enkeltkørende togsæt, ligesom også softwaren synes forbedret på væsentlige punkter. Fejlmængden og karakteren heraf vil formentlig ikke kunne berettiggø en ophævelse uden betydelige konsekvenser.

DSB har igennem hele forløbet haft ekstern juridisk bistand til at vurdere kontraktuelle forhold, og DSB's direktion og bestyrelse har haft lejlighed til at udspørge vore eksterne advokater om deres syn på ultimatum og juridiske konsekvenser af både ophævelse af kontrakten og fastholdelse af kontrakten.

DSB's beslutning er baseret på nedenstående forhold, idet det dog skal pointeres, at testene fortsat pågår, og det er en klar forudsætning for den beskrevne løsning, at der

under testforløbet, herunder test af sammenkoblingsfunktionen, ikke findes væsentlige fejl og mangler.

Side 2/7

20.05.2009

Typegodkendelse

AnsaldoBreda har levet op til ultimatum for så vidt angår, at de har fået typegodkendt såvel de enkeltkørende togsæt, som det togsæt, der skal kunne sammenkobles.

Typegodkendelserne er betingede, hvilket indebærer at der er stillet visse driftsmæssige betingelser til indsættelsen af togene i passagerdrift. Betingede typegodkendelser svarer helt til sædvanlig praksis, hvor for eksempel Øresundstog og de nye S-tog ligeledes har kørt på betingede typegodkendelser i flere år.

Betingelserne i typegodkendelsen til det togsæt, der skal kunne køres sammenkoblet vedrører blandt andet krav om overvåget prøvedrift inden endelig indsættelse, kobling skal kun ske forende mod bagende (der er heller ikke ansøgt om anden koblingsfunktionalitet) og der skal fra AnsaldoBreda leveres en række supplerende oplysninger til Trafikstyrelsen senest den 27. juli 2009.

Typegodkendelsen indebærer, at der i Trafikstyrelsen er taget stilling til, at toget er sikkerhedsmæssigt godkendt, men ikke nødvendigvis i overensstemmelse med den kontraktuelle udformning.

Kontraktuel godkendelse

De leverede tog lever ikke fuldt ud op til den design- og konstruktionsmæssige kontraktuelle udformning.

De konstaterede fejl og mangler målt op imod kontrakten kan deles i følgende elementer:

- Sikkerhedsrelaterede. Med udstedelse af typegodkendelsen til AnsaldoBreda konstateres det, at Trafikstyrelsen vurderer, at der ikke er særlige sikkerhedsmæssige risici forbundet med idriftsættelse.
- Driftsmæssige. Fejl og mangler, der påvirker den daglige drift. Det største problem ved IC4 toget er togets software. Det er vurderingen, at denne skal gennemgå en betydelig opgradering. DSB har fået foretaget en ekstern analyse af problemstillingen, og det er opfattelsen, at en løsning på software udfordringerne er overskuelig.
- Funktionelle fejl. Fejl og mangler, der påvirker forskellige funktioner i toget - enten nu eller ved at reducere levetiden på komponenten/funktionen. Som eksempler kan nævnes: Pakninger og tætninger der er beskadiget ved levering, ligesom udstødningssystemet kræver tilpasning.
- Produktionsmæssige "sjuskefejl" på det enkelte togsæt, som der ikke må være på et tog af serieproduktion. Som eksempler kan nævnes: Plettede tæpper, ridsede malingsoverflader, intern belysning der ikke virker.

Ovennævnte forhold forhindrer ikke toget i at blive indsat i kommerciel drift, men set i lyset af de konstaterede udeståender lever toget ikke fuldt ud op til kontrakten. DSB har i løbet af maj 2009 - blandt andet via de interne tests - forholdt sig til togets udeståender og vurderet dem i forhold til DSB's mulighed for at anvende toget i kommerciel drift. På basis heraf vurderes det, at togsæt 22 (togsæt typegodkendt til sammenkobling) er bedre end de enkeltkørende togsæt, der allerede er indsat i landsdelstrafikken.

Juridisk vurdering

DSB's eksterne advokats vurdering af ovenstående kontraktuelle forhold er, at der til dato ikke er konstateret et forhold, der alene kunne føre til en ophævelse af kontrakten. Det er ligeledes vurderingen, at fejlængden og karakteren heraf formentlig ikke vil kunne berettige en ophævelse uden betydelige konsekvenser.

Den materielmæssige situation.

Hvis DSB ophævede IC4- og IC2 kontrakterne forsvinder muligheden for indsættelse af moderne togsæt i landsdelstrafikken umiddelbart. Manglen på nye tog til landsdelstrafikken vil få alvorlige og langtrækkende konsekvenser for DSB's kunder, for DSB og for den kollektive trafik generelt. Manglende leverance af IC4 og IC2 vil betyde, at DSB ikke kan levere de forventede trafikale og servicemæssige forbedringer i forhold til den trafik, der gennemføres i dag

De langtrækkende konsekvenser skal ikke mindst ses i lyset af, at et konsulentfirma for Transportministeriet har vurderet, at mulighederne for en yderligere elektrificering af det danske banenet hensigtsmæssigt bør ske i takt med udrulningen af det nye signalsystem for at undgå en midlertidig omkostningskrævende immunisering af de bestående sikringsanlæg, som vil skulle afskrives over en kort årrække.

Udgangspunktet er derfor, at en elektrificering tidligst vil kunne være gennemført i 2020.

Hvis DSB ikke får IC4 og IC2, vurderes det, at DSB først vil få nyt materiel til fjertrafikken, når elektrificeringen har fundet sted. Det baserer sig blandt andet på, at Transportministeriet har udarbejdet en plan B, som beskriver forskellige modeller for anskaffelse af materiel, såfremt DSB havde valgt at opsig kontrakten med AnsaldoBreda. Det fremgår af planen, at såfremt man skulle levere de samme forbedringer i trafikken, som er forudsat ved indkøbet af IC4 og IC2, ville det indebære køb af et antal nye IC3, som samlet set ville beløbe sig til cirka 10 mia. kr. Hertil kommer, at denne løsning vil indebære betragtelige tekniske udfordringer, blandt andet fordi IC3 er specificeret for mere end 20 år siden..

Til sammenligning kan det nævnes, at prisen for de 83 IC4 togsæt er godt 4,5 mia. kr inkl. moms (faste 2000 priser), og prisen for de 23 IC2 er godt 0,8 mia. kr. (inkl. moms) (faste 2002 priser)

Forlig

Efter afgivelse af ultimatum i maj 2008 har AnsaldoBreda i langt højere grad end tidligere i det lange leveringsforløb været i stand til at levere i forhold til aftalte terminer mm.

DSB har ført drøftelser med AnsaldoBreda om at finde en løsning på det videre forløb. Drøftelserne har resulteret i, at AnsaldoBreda har fremsat et tilbud til DSB vedrørende IC4 og IC2.

Side 4/7

20.05.2009

Ifølge tilbuddet vil AnsaldoBreda levere 83 IC4 togsæt i en nærmere defineret konfiguration, svarende til det, de har leveret til DSB i maj 2009, det vil sige, som skal kunne sammenkobles (2 togsæt) samt med en række forud definerede supplerende løsninger. AnsaldoBreda's opgave vil dermed være at producere de øvrige 82 togsæt i samme konfiguration som dette togsæt. Derefter vil der for AnsaldoBreda være tale om en relativ simpel serieproduktion.

Forliget indebærer,

- at AnsaldoBreda skal levere IC4 og IC2 i en aftalt konfiguration,
- at AnsaldoBreda frikøber sig fra dele af deres forpligtelse i henhold til den eksisterende kontrakt,
- at der gøres op med parternes gensidige krav som følge af forsinkelsen, hvilket indebærer, at DSB modtager en betydelig kompensation, samt
- at der aftales en ny tidsplan med tilhørende sanktioner for manglende leverance.

Ved denne løsning, kan DSB selv fastsætte det videre ambitionsniveau for IC4 og IC2 toget. DSB vil få lejlighed til at ombygge/ændre uhensigtsmæssigheder, ligesom DSB kan beslutte at indbygge ikke-kontraktuelle dele i toget. DSB kan endvidere købe bistand til udførelsen af sin opgave.

DSB har på baggrund af ovenstående indgået et juridisk og økonomisk forlig med AnsaldoBreda om IC4 og IC2, som sikrer, at DSB selv får lejlighed til at ombygge/ændre uhensigtsmæssigheder med videre, jf. ovenstående. Det er opfattelsen, at IC4 og IC2 med ombygninger vil blive et endnu bedre og velfungerende tog end det kontraktuelle, idet togene på en række punkter vil være opgraderet til dagens krav.

Udbedring af fejl og mangler

DSB har stor erfaring fra både IC3, IR4, MR og Øresundstogene med at udbedre fejl både på DSB's egne værksteder og hos underleverandører. Den samlede kompensation skal naturligvis gøre det muligt for DSB at få dækket de omkostninger, der er knyttet til en sådan opretning af toget til den i kontrakten forudsatte kvalitet.

Det er af afgørende betydning, at kunderne kontinuerligt oplever forbedringer i DSB's tilbud i takt med leveringen af IC4 og IC2.

Togcomputeren har hele tiden været et stort problem, og en del af kompensationen vil DSB anvende til at optimere denne. DSB har fået foretaget en ekstern analyse af problemstillingen, og det er opfattelsen, at en løsning vil være overskuelig. Toget vil umiddelbart kunne indsættes i landsdelstrafikken ved levering fra AnsaldoBreda, men for at sikre en højere driftsstabilitet, anser DSB det for påkrævet, at der finder en opgradering sted af togcomputeren og systemintegrationen.

Der er en række andre fejl og mangler, der skal udbedres.

Leveranceplanen

Usikkerheden i forbindelse med ultimatum har betydet, at AnsaldoBreda først nu kan påbegynde klargøringen af faciliteterne til serieproduktion. Det aftalte leveranceforløb er derfor naturligvis påvirket af, at AnsaldoBreda skal etablere egentlige produktionssteder. Disse vil være klar til april 2010, hvorfra serieproduktionen vil starte med levering af cirka 3 togsæt om måneden.

De to togsæt, der leveres i 4. kvartal 2009 og i 1. kvartal 2010 vil være håndbyggede svarende til det togsæt, der er leveret i maj 2009. DSB har ikke ønsket at modtage yderligere håndbyggede togsæt udover disse, da det er erfaringen, at det indebærer en række individuelle fejl fra togsæt til togsæt.

- Pr 1. juni 2009 vil der være 15 togsæt, der alle er typegodkendt og overtaget af DSB (14 enkeltkørende togsæt og et togsæt godkendt til sammenkobling).
- I 4. kvartal 2009 leveres 1 togsæt.
- I 1. kvartal 2010 leveres yderligere 1 togsæt
- Fra april 2010 vil den egentlige serieproduktion starte med levering af cirka 3 togsæt om måneden.
- Alle 83 IC4 vil være leveret i 3. kvartal 2012.
- Alle 23 IC2 vil være leveret i 3. kvartal 2012.

Under hensyntagen til sikkerheden for den kontraktuelle leverance af serieproducerede tog, uddannelsen af togførere og et indsættelsesforløb, der i øvrigt svarer til den måde, IC3 og IR4 tog blev indsat på, finder DSB dette leveranceforløb acceptabelt under de givne omstændigheder. DSB vil efter levering og inden idriftsætning af toge ne klargøre og kvalitetssikre disse.

Ovennævnte leveranceforløb betyder, at DSB i løbet af kort tid vil være i stand til at tilbyde kunderne væsentlig flere afgang med IC4 end i dag.

I dag køres mandag-torsdag 3 daglige afgang med IC4. Antallet af afgang mandag-torsdag forventes at blive øget til 6 daglige afgang i starten af juni, til 10-15 daglige afgang ved udgangen af 3. kvartal 2009 og 14-21 daglige afgang med udgangen af december 2009. Et mindre antal af afgangene vil være regionaltogetrafik i Jylland.

I løbet af 2009 vil ovennævnte indsættelse af IC4 betyde en frigivelse af et mindre antal IC3.

IC4 vil successivt blive indsat som dobbeltkoblede tog i løbet af 2010.

I overgangsperioden har DSB leaset yderligere 45 dobbeltdækkere, som forventes at være leveret inden udgangen af 2009, og DSB har indgået samarbejdsaftale med DB om yderligere 3 ICETD, som forventes indsat inden udgangen af 2. kvartal 2009.

Nyt ultimatum.

DSB finder, at det er nødvendigt at opretholde et betydeligt pres på AnsaldoBreda for der igennem at holde virksomheden op på den klart forbedrede performance, der har været siden ultimatum i maj 2008.

Det tillæg til den eksisterende kontrakt, som AnsaldoBreda og DSB har indgået, indeholder blandt andet skærpede bodsbetingelser samt ophævelsesmuligheder.

Side 6/7

I forhold til den eksisterende kontrakt indebærer tillægget, at AnsaldoBredas forpligtelse til at betale bod genoptages og maksimum øges, således at maksimum nu først nås efter yderligere 900 mio. kr.

20.05.2009

Derudover vil DSB såfremt de første tog ikke leveres i overensstemmelse med leveringsplanen, have ret til at ophæve kontrakten, hvis det andet - eller det sjette tog ikke leveres indenfor et nærmere defineret antal dage efter den i leveringsplanen fastlagte dato. DSB har ligeledes under visse betingelser adgang til at ophæve kontrakten skriftligt med et varsel på 30 dage, hvis 8 togsæt leveres med en forsinkelse på mere end 6 måneder.

Den økonomiske opgørelse

AnsaldoBreda har tilbudt følgende kompensation til DSB.

Der betales en samlet kompensation til DSB på 2.25 mia. kr.

Kompensationen indeholder de 0,25 mia. kr., DSB modtog i 2005. De 1,5 mia. kr. vil blive betalt i 3 rater, mens 0,5 mia. kr. vil bestå af et nedslag i prisen på reservedele/service.

Kompensationen på 2,25 mia. kr. vil DSB anvende til følgende:

- 0,8 mia. kr. til færdiggørelse, opgradering og forbedring af toget,
- 0,7 mia. kr. til erstatningsmateriel med videre og
- 0,5 mia. kr. til en ambitiøs rettidighedsplan for fjern- og regionaltog.
- 0,25 mia. kr. har DSB allerede modtaget i henhold til aftale fra november 2005

Formålet med anskaffelsen af IC4 og IC2 togene er at levere en bedre service for kunderne gennem en højere kvalitet i togproduktet i form af flere afgang, bedre tog og bedre regularitet. Kunderne har allerede ventet alt for længe på forbedringerne. Selv om leverancen af IC4 og IC2 nu kommer i gang, vil forbedringerne først komme over en årrække, hvorfor DSB vil kompensere kunderne ved at hæve kvaliteten af togproduktet gennem en rettidighedsplan for fjern- og regionaltog. Dermed kvitterer DSB også for de markante investeringer i spor og signaler frem mod 2020, som et bredt flertal i Folketinget har besluttet.

Der vil være tale om en ambitiøs plan, som skal resultere i en rettidighed på niveau med de bedste jernbaneoperatører i Europa. Planen indebærer et mål om at reducere antallet af DSB relaterede forsinkelser med 50 procent frem mod 2020, men vil allerede kunne give resultater på kort sigt. Den udførlige plan vil blive præsenteret i slutningen af 2009, men den forventes blandt andet at indeholde forslag, der

- Fokuserer på togenes driftsstabilitet med henblik på at sikre en højere kvalitet end i dag og dermed bedre rettidighed
- Via investeringer i trafikinformation vil medvirke til at informere kunderne bedre om forsinkelser mv.

- Via investeringer i værksteds-/klargøringsfaciliteter sikrer en bedre rettidighed

Side 7/7

20.05.2009

Der vil samtidig blive fokuseret på tryghedsskabende foranstaltninger. Det skal overalt i landet opleves som sikkert at bruge toget.

Beskæftigelsesmæssige konsekvenser

Vi skønner på nuværende tidlige tidspunkt, at denne hjemtagelse af færdiggørelsen til Danmark vil føre til etablering af et betydeligt antal arbejdspladser i de næste 3 år fortrinsvis i Østjylland.

IC2

IC2 er baseret på samme teknologi som IC4. Derved er der en lang række fordele ved at få både IC4 og IC2. Det gælder eksempelvis, at IC2 i al væsentlighed anvender de samme reservedele som IC4.

Men ikke mindst har IC2 en række trafikale fordele, fordi det kan sammenkobles med IC4 og har køreegenskaber, der gør, at togsættet kan anvendes fuldt integreret med den øvrige trafik. Derved optimeres driften med et alt andet lige lavere omkostningsniveau til følge.

Sammenfattende konklusion

Det DSB's opfattelse, at i betragtning af,

- at der nu vil være tale om en serieproduktion af et aftalt tog magen til det senest leverede
- at AnsaldoBreda ikke skal udvikle mere på toget
- at togstammerne og de væsentligst komponenter allerede fysisk er indkøbt
- at Finmeccanica har stillet alle økonomiske ressourcer til rådighed
- at DSB har erfaring med færdiggørelse af tog fra tidligere togleverancer
- at DSB har en dedikeret opfølgingsorganisation

finder DSB det sandsynliggjort, at leveranceplanen kan overholdes, og at boden ved yderligere forsinkelser og risikoen for kontraktophævelse er så stor, at AnsaldoBreda vil gøre alt for, at det lykkes denne gang.

Vi får altså et tog, der er bedre og mere driftsstabil, end det DSB har bestilt, og samtidig får vi bygget bro til en senere elektrificering. Der forventes en betydelig passagervækst i de kommende 10 år, og ved en løsning som den beskrevne sikres de mange passagerer et attraktivt kollektivt trafiktilbud i mange år, indtil en eventuel elektrificering vil være tilendebragt.

Ovenstående er en kortfattet redegørelse for DSB's overvejelser i relation til IC4 og IC2. Redegørelsen kan i sagens natur ikke indeholde alle detaljer, men det er DSB's opfattelse, at de væsentligste forhold er fremhævet.