



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 30. marts 2009
Dok.id 786203
J. nr. 004-u18-830

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. januar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 327 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 327:

"Vil ministeren tilsende udvalget en kronologisk oversigt over, hvornår de forskellige beslutninger i forløbet i forbindelse med indkøb af IC4 er truffet frem til i dag"

Svar:

Jeg må med det samme anføre, at min gengivelse af den politiske baggrund for beslutningen om IC4 kun kan blive mangelfuld. Det er ikke alene tale om en beslutning truffet længe før min tid, men også om en beslutning truffet af den daværende S-R regering på baggrund af en aftale indgået i 1999. Denne trafikaftale udmærker sig ved at bryde med flere års tradition for et bredt politisk samarbejde om rammerne for jernbaneanrådet, og blev indgået mellem S-R regeringen, SF og Enhedslisten. Jeg kan derfor heller ikke søge begrundelserne i mit eget parti, da vi ikke deltog i aftalen.

Forhistorien synes at bestå i at DSB i forbindelse med det tiårsbudget, der blev udarbejdet i 1998 i forbindelse med omdannelse fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed forudsatte, at der indenfor få år skulle ske en fornyelse af det såkaldte "røde materiel" (de nuværende "blå" vogne) på Sjælland.

I 1998 lancerede DSB også sin plan "Gode tog Til Alle", som skulle etablere et landsdækkende togsystem med moderne materiel, hyppige afgang og faste minuttal på alle stationer landet over. Som en forudsætning for denne plan mente DSB, at det var nødvendigt at anskaffe nye tog til fjerntrafikken, selv om fjerntrafikken på det tidspunkt rådede over de nyeste tog.

I 1999 sendte DSB anskaffelse af nye tog i udbud.

I trafikaftalen af 25. november 1999 mellem Regeringen, SF og Enhedslisten, blev der givet DSB mulighed for at købe yderligere nyt materiel indenfor en ramme af 1,1 mia. kr. ekskl. moms. Det blev anført, at størstedelen af rammen kunne anvendes til indkøb af materiel til udvidelse af fjerntrafikken mellem København og Århus/Aalborg. Der blev i aftalen ikke afsat penge til en videre

elektrificering, og det var derfor givet, at nye tog til fjerntrafikken måtte blive dieseltog. Man kan i lyset af den nuværende regerings indsats ikke undgå at undre sig over de ret beskedne ambitioner for den kollektive trafik, som lå i aftalen.

Side 2/3

DSB fulgte op med et udspil til udmøntningen af trafikaftalen i marts 2000 med køreplansprincippet ”Gode tog til alle” og hvortil leveringen af ca. 80 nye 4-vognstog til fjerntrafikken var et centralt punkt. Ifølge daværende planer var det en forudsætning at alle nye tog var til stede i 2005.

Derpå fulgte *Aktstykke 113* af 28. november 2000 om anskaffelse af nye dieseldrevne tog vedtaget af et flertal i Finansudvalget undtaget Frihed 2000, der stemte imod, og det Konservative Folkeparti og Venstre der afstod fra at stemme.

Efter aktstykkets vedtagelse gik den videre beslutningsproces over til DSB, og kronologien er følgende:

Den 11. december 2000 underskrev DSB og AnsaldoBreda en *kontrakt* om levering af IC4.

I DSB's kontrakt med AnsaldoBreda er der fastlagt en procedure for håndtering af ønsker til ændringer af kontrakten, der indebærer merudgifter for AnsaldoBreda eller forsinkelse af leveringen. Ændringerne er alene bindende for parterne, hvis de resulterer i en skriftlig aftale jf. besvarelse af 2. juni 2008 af spørgsmål 10 fra Folketingets Finansudvalg.

Den 19. december 2002 blev *Project Settlement* indgået, i hvilken DSB indgik tillæg til IC4 kontrakten med AnsaldoBreda. Tillægskontrakten omhandler 29 ændringer iværksat af DSB. 2 af ændringerne har haft tidsmæssige konsekvenser, som indebar, at leveringen af det første togsæt blev udskudt med 3 ½ måned til juli 2003. Leveringen af de i alt første 80 togsæt blev tidsfristforlænget i varierende grad, mens tidspunktet for levering af de sidste 3 togsæt forblev uændret.

På nuværende tidspunkt er der indgået aftale om i alt 37 ændringer, heraf er 30 igangsat af DSB og 7 af AnsaldoBreda.

Den 18. november 2005 blev indgået en såkaldt *Partial Settlement Agreement*, hvor DSB og AnsaldoBreda aftalte processen frem mod sommeren 2006. I den forbindelse betalte AnsaldoBreda 250 mio. kr. til DSB. I aftalen indgik ligeledes en betinget suspension af fakturering af renter og bod. Det var den kommercielle vurdering, at denne løsning ville fremme IC4 projektet. For god ordens skyld henledes opmærksomheden på, at det er faktureringen, der suspenderes, og ikke kravet.

Der er ikke tale om et endeligt forlig, da alle krav, som parterne kunne have mod hinanden, blev opretholdt.

Side 3/3

Den 30. juni 2006 blev der mellem parterne indgået et *Letter of agreement*, ifølge hvilket suspenderingen af fakturering af bod og renter for forudbetalinger blev opretholdt. Derudover indeholdt aftalen forventning til levering af 4 CPTO-togsæt (CPTO står for Conditional Provisional TakeOver. Der er tale om de 4 enkeltkørende IC4, som DSB anvendte i Jylland til kørsel i overvåget prøvedrift med passagerer).

Året efter i 2007 blev der den 22. juni indgået 3 aftaler mellem DSB og AnsaldoBreda: *CPTO-aftalen* vedrører kørsel med passagerer i de 4 enkeltkørende togsæt, *Second letter of agreement* omhandler igen suspendering af fakturering af bod og renter for forudbetalinger. Blandt andet som følge af ændringer til forældelsesloven udskydes forældelse af parternes krav mod hinanden. *Letter of intent* vedrører intentionen om at indgå aftale om at indsætte 14 togsæt i landsdelstrafik som enkeltkørende togsæt.

Den 17. juli 2008 indgik DSB og AnsaldoBreda *NT-aftalen* vedrørende levering af 14 enkeltkørende togsæt blandt andet til anvendelse i den landsdækkende trafik. Senest er der, blandt andet som følge af ændringer til forældelsesloven, den 13. januar 2009 mellem DSB og AnsaldoBreda indgået en *Agreement on suspension of limitation* om, at parternes krav mod hinanden ikke forældes i en nærmere angivet periode.

Endelig skal det nævnes, at DSB den 19. maj 2008 stillede AnsaldoBreda et ultimatum som indebærer, at AnsaldoBreda i maj 2009 skal have leveret 14 IC4, der kan indsættes som enkeltkørende togsæt i landsdelstrafikken og 1 typegodkendt og kontraktuelt IC4, der kan indsættes sammenkoblet i landsdelstrafikken.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed