

Fælles Organisationen (FO) Jernbanedrift - Fortræd for det Trafikpolitiske Udvalg d. 15. marts 2018

FO mener, det er en rigtig god beslutning, at det Trafikpolitiske Udvalg har besluttet at DSB går videre med indkøb af nye tog.

FO har bedt om fortræd for det Trafikpolitiske Udvalg, fordi vi undrer os over beslutningen om outsourcing af vedligehold af togene - og har i den forbindelse nogle spørgsmål relateret til denne beslutning.

Emner	Bemærkninger til en fuldt ud udliciteret vedligeholdelsesmodel (FSA)
Job vil flytte ud af Danmark	<ul style="list-style-type: none">FO noterer sig, at det Trafikpolitiske Udvalg vil undgå en ny IC4 skandale, idet IC4 togene ikke var en gennemtestet model (Udsagn fra minister).FO mener ikke der er erfaring med, at en leverandør har haft et landsdækkende vedligehold. Dette vil sige, at der ligesom IC4 ikke findes en gennemtestet model for outsourcing af vedligehold i så stort et omfang. Altså en mulighed for en endnu større skandale end IC4?Ingen togproducenter har i dag ansatte i Danmark, som kan udføre vedligeholdet af Fremtidens Tog. Derfor skal togproducenten først etablere en vedligeholdelses-organisation i Danmark. Det er overvejende sandsynligt, at der i stedet for dansk arbejdskraft fremover anvendes arbejdskraft fra lavtlønslande i EU i dele af vedligeholdelsesproduktionen.Som et eksempel herpå kan nævnes, hvordan Alstom allerede i dag benytter arbejdskraft fra Østeuropa, når de arbejder på DSB's tog i regi af Signalprogrammet. En arbejdskraft, som desværre har vist ikke at have de fornødne faglige kompetencer til at løse opgaven rettidigt og i rette kvalitet.Det er en betydelig risiko for, at togproducenten vil anvende underleverandører til hele eller dele af vedligeholdelsesarbejdet. Dermed bliver det svært for DSB at håndhæve et samlet "kædeansvar", hvis togproducenten anvender underleverandører.Som eksempel herpå kan det nævnes, hvordan vilkår ifm. metrobyggeriet i København har givet anledning til faglig strid/brud på overenskomster, ligesom det har vist sig vanskeligt for Metro at håndhæve sit samlede "kædeansvar".Hvorfor vælger det Trafikpolitiske Udvalg en uprøvet model, hvor hele landets vedligehold af tog udbydes til en fremmed leverandør, altså outsourcing, der ikke er gennemtestet?

<p>Det vil være yderst vanskeligt at holde de rette kompetencer i DSB Vedligehold og holde det funktionsdygtigt indtil slutningen af overgangsperioden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Det bliver vanskeligt at rekruttere og fastholde værkstedspersonale, når DSB kommer tættere på nedlukning af de eksisterende værksteder. De nye værksteder vil uden for DSB's kontrol kunne rekruttere DSB medarbejdere. Det indebærer en risiko for fald i kvaliteten i arbejdet med det eksisterende togmateriel og dermed påvirkning af den daglige togdrift
<p>DSB kan ikke længere falde tilbage på egen vedligeholdelsesorganisation, hvis producenten leverer dårlig kvalitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hvad vil det Trafikpolitiske Udvalg gøre, såfremt leverandøren ikke kan løfte opgaven (for eksempel ved længerevarende mangelfulde leverancer eller konkurs) Her tænker vi på passagererne? • Her tror vi ikke på bod i kontrakt hjælper, nærmer vil leverandør overveje at gå konkurs eller stille nye økonomiske krav. • Hvis DSB ikke bliver en integreret del af vedligeholdet af de nye togsæt, så står DSB i en dårlig position såfremt kontrakten med togproducenten ophæves. Det skyldes, at DSB på det tidspunkt ikke længere har kompetencen og erfaringen med vedligeholdet af Fremtidens Tog. • DSB har allerede i dag en væsentlig erfaring med vedligehold af tog, som også efterspørges af nogle af de store togproducenter. DSB har således i en række sammenhænge udført arbejde for både Siemens og Bombardier. • DSB og DSB Vedligehold har leveret på sin kontrakt og har endda udbetalt ekstra udbytte til staten. DSB har opnået sine 5 point før tid i henhold til trafikkontrakten. Det var DSB Vedligehold der fik IC4 togene ud at køre, da Ansaldo Breda svigtede. • FO har den opfattelse at flere lande har dårlige erfaringer med udlicitering, ligesom flere lande er ved at tage togdriften/vedligehold tilbage. • På hvilken måde har det Trafikpolitiske Udvalg inddraget andre landes erfaringer i beslutningen om outsourcing af vedligehold? • Der har også været alvorlige tog ulykker, hvor man fandt frem til at det outsourcet vedligehold havde været meget mangelfuldt og direkte årsag til ulykkerne. Hvordan har man forholdt sig til det? • DSB står tilbage med en massiv overhead omkostning når vedligeholdet er fuldt udliciteret. På hvilken måde er der taget højde for dette? • Er man ligeglad med at det er en masse danske arbejdspladser der er på spil her?

<p>Det vil være en dårlig aftale, da der er stort set kun en producent, der har erfaring med vedligeholdelse i denne skala og kompleksitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Outsourcing af vedligehold giver mulighed for at en leverandør kan få monopol på vedligehold af tog med risiko for skyhøje reservedelspriser til følge. Vi så det med vores Siemens tog. Under garanti perioden kostede et oliefilter 1100 Kr. efter garanti periodens ophør fandt DSB Vedligehold samme oliefilter til salg ved Mercedes til 64kr. • Kun 2 togproducenter (Siemens og Alstom) har erfaring med at varetage et udliciteret vedligehold i en så stor skala, som Fremtidens Tog (dvs. +150 togsæt). • Siemens og Alstom forventes at blive integreret som ét selskab i løbet af 2018, og dermed er der kun én spiller på markedet, der har leveret en fuldt udliciteret vedligehold i en skala af Fremtiden Tog. • Et fuldt ud udliciteret vedligehold indeholder derfor en risiko for, at konkurrencesituation bliver begrænset. • Der er en risiko for tab af 500 jobs i Danmark, når vedligehold bliver outsourcet. • Det er muligt, at den kommende leverandør skal benytte de nye drift værksteder, der bygges. • Men når fremtidens tog skal have foretaget store eftersyn, hvor der udskiftes og repareres mange komponenter, hvad er så sandsynligheden for, at leverandøren benytter deres egne komponentværksteder eller leverandører i udlandet? • Hvordan vil det Trafikpolitiske Udvalg sikre de danske arbejdspladser ved en sådan outsourcing? • Hvor lang tid ønsker man at tegne vedligeholds kontrakten? • Hvem skal i givet fald betale regningen, hvis noget går galt? - Er det Staten? - Kunderne?
<p>Det er FO's opfattelse, at DSB har anbefalet en vedligeholdelsesmodel, der inkluderer at DSB Vedligehold, varetager vedligehold af de nye togsæt. I samarbejde med leverandør.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hvorfor følger det Trafikpolitiske Udvalg så ikke DSB's anbefalinger omkring vedligeholdelsesmodel? • Mener man at DSB's direktør og en nyansat medarbejder der har rådgivet den tyske regering om indkøb af tog ikke er kompetente i deres job? • Eller er det trafik politiske udvalg bedre vidende end dem der har drevet både fly og tog drift i en menneskealder?

<p>Med den valgte model skaber man reelt et privat monopol med risiko for at vedligehold af togene bliver dyrt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der vil også på Fremtidens tog undervejs blive behov for ekstraarbejder på togene som man reelt ikke vil kunne konkurrenceudsætte idet der kun vil være en leverandør der kan udføre opgaven. Eksempelvis skal vi installere Wifi i de nuværende tog. Den type opgaver vil det være vanskeligt at få prissat til en konkurrencedygtig pris.
<p>Det er FO's opfattelse, at DSB har anbefalet en vedligeholdelsesmodel, der inkluderer at DSB Vedligehold, varetager vedligehold af de nye togsæt. I samarbejde med leverandør.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hvorfor følger det Trafikpolitiske Udvalg så ikke DSB's anbefalinger omkring vedligeholdelsesmodel? • Mener man at DSB's direktør og en nyansat medarbejder der har rådgivet den tyske regering om indkøb af tog ikke er kompetente i deres job? • Eller er det trafik politiske udvalg bedre vidende end dem der har drevet både fly og tog drift i en menneskealder?
<p>I lighed med FO's forundring over fuld outsourcing af vedligehold af fremtidens tog, finder FO det lige så underligt med udlicitering af alle Banedanmarks opgaver.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hvad forventer det Trafikpolitiske Udvalg at opnå ved at danne et privat monopol på vores infrastruktur ved at udlicitere diverse opgaver i Banedanmark?

FO ønsker med dette fremmøde og vores spørgsmål at sikre I endnu engang overvejer jeres beslutning.

Vi vil gerne have skriftligt svar på alle vores spørgsmål fra hver enkelte trafikordfører.

Vi frygter for kunderne og Stats kassen. Vi er enige om at et stats monopol ikke er godt, men frygter endnu mere et privat monopol, med snablen i statskassen og så på et par livsvigtige infrastruktur områder. (DSB og Bane Danmark).

Med venlig hilsen
Formand FO Jernbanedrift



On 26th September, 2017, Siemens and Alstom have signed a Memorandum of Understanding to combine Siemens' mobility business with Alstom.

The transaction brings together two innovative players of the railway market with unique customer value and operational potential. The two businesses are largely complementary in terms of activities and geographies. The headquarter of this new company will be based in Paris area and led by Alstom current CEO, Henri Poupart-Lafarge.

In France, Alstom and Siemens initiated Works Councils' information and consultation procedure according to French law prior to the signing of the transaction documents. The transaction is also subject to clearance from relevant regulatory authorities, including foreign investment clearance in France and anti-trust authorities as well as the confirmation by the French capital market authority (AMF) that no mandatory takeover offer has to be launched by Siemens following completion of the contribution.

Closing is expected at the end of calendar year 2018.