

Besvarelse af et supplerende spørgsmål til fortsat notat om DSB's anskaffelse af IC4-tog

9. juni 2008

RN A606/08

I. Indledning

1. Jeg afgav i december 2006 beretning nr. 3/06 om anskaffelsen af IC4-tog. Jeg tilkendegav efterfølgende i mit notat til Statsrevisorerne af 28. marts 2007, afgivet i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, at jeg ville orientere Statsrevisorerne om resultatet af transportministerens drøftelser med DSB og ordførerne fra forligspartierne (V, K, R og DF) om ændringer i trafikkontrakterne med DSB.

Jeg oplyste efterfølgende i fortsat notat i sagen om anskaffelsen af IC4-tog af 21. april 2008, at den nye model for finansiering af erstatningsmateriel og for fordeling af eventuel bod fra AnsaldoBreda, som gælder for resten af kontraktperioden, imødekom min anbefaling i beretningen om at fremme DSB som en forretnings- og kundeorienteret virksomhed. Jeg betragtede derfor beretningssagen for afsluttet.

2. Statsrevisorerne har på deres møde den 21. maj 2008 anmodet om et notat, hvori jeg vurderer, om den seneste udvikling i DSB's anskaffelse af IC4-tog har betydning for min vurdering af, at opfølgningen på beretning nr. 3/06 om anskaffelsen af IC4-tog er afsluttet.

3. Jeg har til brug for udarbejdelsen af dette notat indhentet oplysninger fra Transportministeriet og DSB.

II. Den seneste udvikling i DSB's anskaffelse af IC4-tog

4. DSB indgik i december 2000 kontrakt med AnsaldoBreda om levering af 83 IC4-tog. Ifølge tidsplanen skulle de første tog leveres i april 2003, og alle tog skulle være leveret og idriftsat i januar 2006. Dette er ikke sket.

5. Transportministeren var den 14. maj 2008 i et samråd med Trafikudvalget om IC4. Det fremgår af ministerens talepapir, at det i forhold til sikkerhedsgodkendelsen er Trafikstyrelsen, som godkender togene. Godkendelsen foregår ved en proces i Trafikstyrelsen, som er uafhængig af andre parter. AnsaldoBreda har ansvaret for at sende ansøgning og dokumentation til Trafikstyrelsen. Ansøgningen er det grundlag, Trafikstyrelsen har, for, at togene kan godkendes. Det tyske TÜV (uafhængigt certificeringsinstitut – assessor) er indsat af AnsaldoBreda til at verificere AnsaldoBredas oplysninger om IC4-togene. TÜV har dermed en assessorrolle i forhold til sikkerhedsgodkendelsen svarende til den procedure for sikkerhedsgodkendelse, som kendes fra metrotogene.

Trafikstyrelsen modtog den 4. marts 2008 en foreløbig ansøgning om typegodkendelse af IC4-togene som enkeltkørende togsæt i landsdelstrafikken. Typegodkendelsen er afgørende for det videre forløb, fordi den betyder grønt lys for, at IC4-togenes sikkerhed er fuldt dokumenteret og godkendt. Hastigheden af godkendelsen afhænger i høj grad af, hvor hurtigt og præcist AnsaldoBreda og TÜV kan besvare de spørgsmål, som Trafikstyrelsen sender til dem. Før godkendelsen kan udstedes, skal der foretages yderligere testkørsler, og de er påbegyndt. Ifølge DSB er det første togsæt klar til indsættelse i driften mellem landsdelene, når godkendelsen foreligger. Herefter skal AnsaldoBreda og DSB indhøste erfaringer fra idriftsættelsen af det første togsæt, hvorefter AnsaldoBreda forventer, at leverancen af i alt 14 typegodkendte enkeltkørende togsæt kan fortsætte med en indsættelsestakt på 1-2 togsæt om måneden.

6. Transportministeren har i "Status for IC4 og IC2" af 21. maj 2008 skriftligt orienteret Folketingets Trafikudvalg om den seneste udvikling i sagen. Det fremgår af ministerens status, at DSB's ledelse har givet AnsaldoBreda et ultimatum for levering af IC4-togene.

Det fremgår uddybende af DSB's "Status pr. 21. maj 2008 for IC4 og IC2 leverancerne", som var bilagt transportministerens orientering, at det i hele forløbet har været DSB's mål at få leveret et typegodkendt og kontraktuelt togsæt hurtigst muligt, og DSB har siden kontraktens indgåelse arbejdet efter at tage hurtige og målrettede tiltag over for AnsaldoBreda med henblik på at påvirke AnsaldoBreda til at levere IC4- og IC2-tog rettidigt. Alligevel må DSB konstatere, at fremdriften i IC4-leverancerne fra AnsaldoBreda er uacceptabel langsom, og intet tyder på, at der umiddelbart kan ændres på dette inden for de rammer, der eksisterer for samarbejdet i dag. DSB's bestyrelse har derfor på baggrund af det hidtidige projektforsøb og den nuværende vanskelige og komplekse situation truffet en beslutning, der muliggør etablering af en ændret samarbejdsform. Denne skal på den ene side understøtte det fælles mål med at få et typegodkendt og kontraktuelt IC4-tog så hurtigt som muligt, men på den anden side tydeliggøre, at DSB vil tage skridt til at hæve kontrakterne for både IC4- og IC2-tog, såfremt målet ikke nås.

7. Der er i alt 5 hovedpunkter, som DSB forventer indgår i et ændret samarbejde, herunder 2 punkter, som knytter sig direkte til ultimatummet. Det ene punkt er, at DSB har fastsat en tidsfrist til maj 2009, hvor AnsaldoBreda skal have leveret et kontraktuelt og typegodkendt togsæt til landsdelstrafik med sammenkoblede togsæt. Det andet punkt er, at kontrakten ophæves omgående med henvisning til kontraktens bestemmelser om væsentlig misligholdelse, hvis AnsaldoBreda ikke overholder tidsfristen.

De 3 øvrige punkter er for det første, at der aftales en tidsfrist for leverance af togsæt, som er typegodkendt til landsdelstrafik som enkeltkørende togsæt. For det andet, at der aftales fast leverancetakt for 14 typegodkendte togsæt til landsdelstrafik som enkeltkørende togsæt. For det tredje præciseres det, at det er AnsaldoBreda, der har ansvaret for færdiggørelsen af togsættene til landsdelstrafikken for såvel enkeltkørende togsæt som sammenkoblede togsæt. Færdiggørelsen sker uden anden involvering fra DSB end det, som DSB er forpligtet til efter kontrakten. Såfremt AnsaldoBreda derudover ønsker eller har behov for DSB's involvering, er DSB indstillet på dette, dog så det sker uden ændring af tidsfrister og ansvarsfordeling mellem AnsaldoBreda og DSB.

8. DSB har supplerende oplyst til Rigsrevisionen, at der er en konkret fremdrift i IC4-leverancerne, men fremdriften er utilstrækkelig. Derfor anser DSB netop nu en fastsættelse af en tidsfrist som et yderligere incitament.

DSB har videre oplyst, at fristen på 12 måneder er fastsat med udgangspunkt i kontraktens bestemmelser og hjemmel i den internationale købelov. Det er ligeledes den fremgangsmåde, der anvendes ved større leverancer, hvor de økonomiske konsekvenser af en ophævelse også er betydelige for leverandøren.

III. Afslutning

9. Jeg oplyste i mit notat af 30. januar 2006 til Statsrevisorerne om tilrettelæggelsen af en undersøgelse af DSB's anskaffelse af IC4-tog, som jeg efterfølgende afgav i december 2006, at jeg i et notat ville orientere Statsrevisorerne om tilrettelæggelsen af en *afsluttende undersøgelse*, når alle IC4-tog var leveret.

Da den seneste udvikling i IC4-sagen kan få betydning for, hvornår det er muligt og relevant for mig at igangsætte en *afsluttende undersøgelse*, afgiver jeg et tilrettelæggelsesnotat herom, når alle IC4-tog er leveret, eller når kontrakten er ophævet, og et eventuelt retsligt efterspil er afsluttet.

10. Den seneste udvikling i IC4-sagen giver mig derfor ikke anledning til at ændre min vurdering af, at min opfølgning på beretning nr. 3/06 om anskaffelsen af IC4-tog er afsluttet.

Henrik Otbo