

Rødekre d. 05-08-2022

Banedanmark
Emne: 2022-16560
SP_secretariat@bane.dk

Høringsvar fra Railservice, Rødekre

Til Banedanmark

Hermed fremsender Railservice vores forbehold for den nuværende formulering af BEK nr. 121 ad § 28.63.07 til § 28 udkast til bekendtgørelse om delvis tilskud til ETCS-udrustning af godslokomotiver.

Railservice finder det kritisabelt at Banedanmark udelukkende har fremsendt dette udkast til bekendtgørelse om delvis tilskud til ETCS-udrustning af godslokomotiver til operatører godkendt af Banedanmark, og entreprenører med sikkerhedscertifikat, men ikke til f.eks. de entreprenører, som jo også er godkendt materielejere af Banedanmark til at køre med godslokomotiver på det danske jernbanenet. Her, i netop denne problemstilling (omkring tildeling af tilskud til ETCS-udstyr for godkendte operatører) ligger Railservice store indsigelse i det nuværende forslag til BEK nr. 121 – for hvordan skal en ejer af et godslokomotiv (en ejer som IKKE er godkendt operatør eller virksomhed med et godkendt sikkerhedscertifikat) så søge et tilskud til sit eget godslokomotiv? (underforstået et godslokomotiv, som hidtil altid har kørt lovligt og godkendt af Banedanmark, som indlejet for en operatør med et godkendt sikkerhedscertifikat).

Dette høringssvar gennemgår de paragraffer i BEK nr. 121, som Railservice mener kræver opmærksomhed og/eller ændringer.

Ændringerne er opstillet efter paragrafnummer – dog med § 5 først – og derefter i numerisk orden.

Der benyttes konsekvent henvisning til "Banedanmark" som ansvarlig for formulering af forslaget – også selvom det er Trafikministeriet som er ansvarlig for BEK nr. 121.

Der er vedlagt fire bilag – som er en hurtig optegnelse af hhv. ændringsforslag, Bilag A og svar som Railservice gerne ser at Banedanmark besvarer i høringsportalen, Bilag B.

- Bilag A - en hurtig optegnelse af ændringsforslag i dette høringssvar
- Bilag B - en hurtig optegnelse af svar som Railservice ønsker fra Banedanmark
- Bilag C - et bilag fra Transportministeren 08-04-2020 efter dialog med Railservice
- Bilag D - et bilag fra Banedanmark som svarskrivelse til Bilag C fra TM



Gennemgang af BEK nr. 121 – hørings svar fra Railservice

§ 2, stk. 1

Heri fremgår det at puljen med tilskud til ETCS-udstyr kan søges til udstyr for et godslokomotiv, som defineres værende et strækningslokomotiv eller et rangerlokomotiv.

Ingen ændringsforslag til dette.

Denne høringskrivelse fra Railservice henviser til § 2, stk 1 og derfor er den medtaget.

§ 5

I § 5 defineres ejerskabet af ovenstående godslokomotiv fra § 2, stk 1. Et ejerskab som udelukkende defineres som værende jernbanegodsoperatører med sikkerhedscertifikat eller virksomheder med sikkerhedscertifikat.

Hvorfor kan andre ejere af et §2, stk. 1 godslokomotiv IKKE søge dette tilskud til ETCS-udstyr?

Hvilken begrundelse har Banedanmark lagt til grund for at de selvsamme entreprenører som Banedanmark selv godkender inkl. deres godslokomotiver, IKKE må søge dette tilskud?

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af hørings svar!

Og jo – Railservice er fuldt ud bevidst om at Banedanmark har ”hjulpet” Trafikstyrelsen med at formulere dette lovforslag og denne bekendtgørelse – idet den store kompetence med viden om godslokomotiver netop sidder i Banedanmark!

Forslag til ændring af § 5

At der udover nuværende formulering tilføjes at også ejere, private firmaer, leasingselskaber m.m. med ejerskab af de i BEK nr. 121 § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver kan søge tilskud til ETCS-udstyr.

Begrundelse til ændring af § 5

Det er ikke alle firmaer med sikkerhedscertifikater, der ejer deres køretøjer. Mange firmaer med sikkerhedscertifikater leaser eller indlejer deres godslokomotiver af private firmaer eller private ejere, såsom min enkeltmandsvirksomhed, Railservice. Også andre firmaer



kan oplistes som værende:

- Otto Renscher (Tyskland) med MY1148, der kører i Danmark
- Nordic Re-Finance (Sverige) flere ME-lokomotiver, hvoraf mindst 3 kører i Danmark i 2022
- Northrail (Tyskland) har mindst 13 godslokomotiver, hvoraf der kører min. 1 i Danmark kontinuerligt
- Strukton/Railservice (Danmark) MY1159.

Som den nuværende BEK nr. 121 formulering lægger op til, er det ikke muligt som ejer at sikre sig, at der bliver søgt om tilskud, hvis det udelukkende er de godkendte operatører med gyldigt sikkerhedscertifikat som skal søge det til deres evt. kommende lejede/leasede godslokomotiv.

En af årsagerne kan jo være, at pulje jo simpelthen er opbrugt i den første måned fra opstart af ansøgninger, en anden årsag er at hvis leasing/indlejning først skal foregå i 2024, 2025 eller senere – kan tilskuddet så søges i 2023? – og vil Banedanmark godkende dette?

Konkret eksempel:

MY1159 har i 2022 kørt for flg. operatører:

Clf Cargo – ca. 70%
Strukton – ca. 20%
Tx Logistik – ca. 5%
Spitzke – ca. 5%

Hvilken af disse firmaer skal søge tilskud for mit MY1159 godslokomotiv med den nuværende formulering, der er i BEK nr. 21? Det oplagte svar er CFL Cargo. Problemer er bare at de ikke skal benytte det resten af året – og hvordan vil Banedanmark så definere hvilken operatør, der skal have udgift i form af tid på at søge et tilskud?

Banedanmark bedes give en uddybende besvarelse på hvordan operatører skal forholde sig at søge om andre lokomotiv-ejeres tilskud til ETCS-udstyr! (de ejere, der ikke opfylder de nuværende krav i § 5)



Side 4 af 15

§ 3

Tilskudspuljen er fast – på 57,3 mio. kr. – *men hvad er den faste pris for et ETCS-udstyr?*

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af høringssvar!

Et tænkt eksempel:

(ud fra de hidtidige oplyste priser fra Banedanmark på informationsmøderne)

Et udstyr koster ca. 1,5 mio. til 3,0 mio. kr. – dette giver plads til ca. 38-76 ansøgninger om udstyr, hvis alle ansøgere søger om 50% i tilskud.

Begrundelse for ændring af § 3

At alle ansøgere har mulighed for at få samme tilskud pr godslokomotiv.

Forslag til ændring af § 3

At der indsættes en fast pris på maksimum tilskud pr. udstyr/pr. godslokomotiv på baggrund af en fastlagt pris for et standardudstyr til de i § 2, stk 1 oplyste godslokomotiver.

§ 3a

Hvor mange ansøgninger kan én operatør (eller en ejer) indgive?

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af høringssvar!

Begrundelse for § 3a ændring

Det er ingen steder i BEK nr. 121 angivet om en operatør kan søge 1, 5, 38 eller hele puljen som tilskud til alle de i § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver, såfremt én operatør har mulighed for dette!

Det bør helt klart angives at en operatør eller ejer maksimum kan søge x-antal tilskud – uagtet flåden af en enkelt operatørs godslokomotiver. Har en operatør f.eks. flere end 5 af de i § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver, vil samme operatør nok også selv have mulighed for at finansiere de resterende ETCS-udstyr ved hjælp af de mange kørte transporter. Derimod kan en privat ejer af et enkelt godslokomotiv have store problemer med at finde økonomi og finansiering til blot halvdelen af det påkrævede beløb til et ETCS-udstyr – hvorved et afslag til en enkelt ansøgning rammer langt hårdere.

Forslag til ændring af § 3a

Der kan maksimum indgives x-antal ansøgninger pr. operatør/ejer/privat firma til tilskud af ETCS-udstyr.

Der (skal) bevilliges tilskud mellem de godkendte operatører og entreprenører samt private firmaer m.m. som godkendt af Banedanmark med de i § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver.



Hvorfor er det Banedanmark der skal behandle og bevillige ansøgningerne?

Begrundelse for § 6 & 7 ændring

Dette spørgsmål rejses i lyset af det også er Banedanmark, der godkender hvem der bliver operatør og modtager sikkerhedscertifikater.

Set udefra er der en oplagt mulighed for nepotisme, hvor en lille fast gruppe af operatører i tæt samarbejde og dialog med Banedanmark om nuværende og kommende projekter kan sætte sig på hele tilskudspuljen – nepotisme eller monopol, kært barn har mange navne.

Ændringsforslag til § 7

Banedanmark behandler ansøgninger uden hensyn til evt. sikkerhedscertifikat i den rækkefølge, som Banedanmark modtager dem. Tilskud tildeles løbende eller efter de ovennævnte ændringer til § 3 med et bredt udvalg af operatører, entreprenører, private firmaer, leasingselskaber m.m.



§ 8

Hvorfor skal et bevilliget tilskud være bestemt af ansøgers tidligere og mindst 5 år gamle driftstimer og kilometerantal?

Der findes mange små entreprenører der reparerer spor for Banedanmark med deres § 2, stk 1 godkendte godslokomotiver, som:

1. Ikke har eksisteret i 5 år
2. I de nuværende opgaver ikke kører 10.000 km eller mere årligt
3. I de nuværende opgaver ikke kan præstere 5.000 driftstimer på det danske Jernbanenet

Det betyder så, at de små entreprenører, som til dagligt er underentreprenører til en af Banedanmarks godkendte operatører, ikke kan opfylde vilkår for tilskud til ETCS-udstyr i deres §2, stk. 1 godkendte godslokomotiv – som reelt i dag lovligt kører på den samme strækning uden ETCS-udstyr med det nuværende (lave) antal af hhv. kørt km og driftstimer.

Begrundelse for ændring af § 8

Disse små entreprenører med mindre end 5 års virke vil, på trods mange små opgaver, ikke opfylde krav til tilskud fra ETCS-puljen, da man så blot har:

- ca. 1.000-3.000 driftstimer over en kortere årrække end de 5 år
- ca. 15.000-20.000 km kørsel over en kortere årrække end de 5 år
- På nuværende tidspunkt ikke kan dokumentere (under)opgaver for de store operatører, da udbud og kontrakter endnu ikke er forhandlet færdige og underskrevet

Det kan ikke være rigtig, at tilskud til at fremme tilknytning af det fremtidige danske jernbanenet i Danmark, kun skal tilfalde en lille håndfuld af store operatører der i tæt samarbejde med Banedanmark har opnået de beskrevne kriterier i de forgående 5 år – og at tilskuddet derfor ikke når de små virksomheder, netop der hvor tilskuddet kan gøre en stor forskel på om en entreprenør, privat virksomhed mv. fortsat har sit levebrød via opgaver for Banedanmark!

For små private virksomheder med godkendte godslokomotiver er det ikke muligt at køre/arbejde året rundt – da mange af de opgaver der bydes ind på fra Banedanmark udbud er rent sæsonarbejde. Dette betyder ofte at en maskine/godslokomotiv ligger stille måske 3 eller flere måneder om året – og derved ikke kan opnå de strenge krav Banedanmark har stillet for at opnå tilskuddet til det lovpligtige udstyr fremadrettet.



Forslag til ændring af § 8

I forbindelse med ansøgning om tilskud skal ansøger fremsende dokumentation for at Banedanmark har godkendt det efter § 2, stk 1 godslokomotiv samt at Ansøgeren efter § 5 (med ovenstående ændringer om ejer, privat virksomhed, leasingselskab m.m.) dokumenterer tilknytning til det danske jernbanenet. En ansøger anses for at have tilknytning til det danske jernbanenet, når Banedanmark har godkendt den pågældende maskine/godslokomotiv efter regler der ligger til grund for § 2 stk 1.

§ 10 stk 1

Hvorfor følger tilskuddet ikke ETCS-udstyr?

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af høringssvar!

Hvorfor er det ikke muligt at lave en ordning med de få godkendte leverandører af ETCS-udstyr, sådan at når udstyr er bestilt, og betalt (enten fuldt eller via bankgaranti) – så kan op til 50 % af bevilliget tilskud udbetales (til f.eks. ansøgers bank og bankgaranti)?

§ 10, stk 2

Hvilken sammenhæng er der i sidste rate af udbetaling af tilskud til ETCS-udstyr og kørte km eller driftstimer?

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af høringssvar!

Begrundelse for ændring af § 10, stk. 2, 1)

Railservice er fuldt enig i at der skal foreligge dokumentation for købt ETCS-udstyr samt at ansøger skal stille med en bankgaranti på samme pålydende værdi som det bevilligede støttebeløb, men at der kun kan udbetales bevilliget tilskud, hvis tilskudsmodtager har kørt hhv. 35.500 km eller haft 3.500 driftstimer efter godkendelse af tilskudsansøgning giver ingen mening! Ikke udover at fjerne en stor del af de mulige ansøgninger for blot at tilgodese de få operatører, som kan opfylde disse strenge krav!

Hvis det ikke er muligt at fjerne dette ansøgningskrav helt eller delvist – så må kravet tilpasses størrelsen på de opgaver som virksomheden har fremadrettet kontrakt på – og dette dokumenteres ved fremsendelse af kopi af underskrevne kontrakter.

Ændring af § 10, stk. 2, & 1)

Udbetaling af tilskud er betinget af, at virksomheden stiller bankgaranti på anfordringsvilkår med samme pålydende værdi som det modtagne støttebeløb samt efter følgende vilkår:

1) Dokumentation af fremadrettede kontrakt(er) om arbejdsopgave® på det danske jernbanenet.



§ 17

Er det et ultimativt krav, at der oprettes et særskilt regnskab for udbetaling af tilskud?

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af hørings svar!

Mange små virksomheder laver ikke særskilte regnskaber for projekter – men fører separate konti herfor.

Vil det være en mulighed at et revisor-underskrevet årsregnskab med særligt separat bilag for bevilling, køb og montering af ETCS-udstyr er vedlagt årsregnskabet – og fremsendes til Banedanmark efter godkendelsen til sidste rate af udbetalingen for det bevilligede tilskud?

§ 18

Præcisering af vilkår for salg af godslokomotiv med bevilliget tilskudt til ETCS-udstyr efterlyses.

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af hørings svar!

I § 18 fremgår der flere vilkår, såfremt en operatør eller anden ejer går konkurs under processen med udbetaling af tilskud til ETCS-udstyr.

Hvordan er reglerne EFTER at Banedanmark har afsluttet en ansøgning og bevilliget og udbetalt det fulde beløb og dermed afsluttet ansøgning?

Kan et godslokomotiv derefter frit sælges med tilskudsbevilliget ETCS-udstyr uden tilbagebetaling til Banedanmark?

Banedanmark bedes besvare dette i deres opstilling af hørings svar!

Med venlig hilsen

Erik Jessen, direktør
RAILSERVICE



§ 3

Der kan maksimum indgives x-antal ansøgninger pr. operatør/ejer/privat firma til tilskud af ETCS-udstyr.

Der (skal) bevilliges tilskud mellem de godkendte operatører og entreprenører samt private firmaer m.m. som godkendt af Banedanmark med de i § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver.

§ 3a

At der indsættes en fast pris på maksimum tilskud pr. udstyr/pr. godslokomotiv på baggrund af en fastlagt pris for et standardudstyr til de i § 2, stk 1 oplyste godslokomotiver.

§ 5

At der udover nuværende formulering tilføjes at også ejere, private firmaer, leasingselskaber m.m. med ejerskab af de i BEK nr. 121 § 2, stk. 1 godkendte godslokomotiver kan søge tilskud til ETCS-udstyr.

§ 7

*Banedanmark behandler ansøgninger **uden hensyn til evt. sikkerhedscertifikat** i den rækkefølge, som Banedanmark modtager dem. Tilskud tildeles løbende eller efter de ovennævnte ændringer til § 3 med et bredt udvalg af operatører, entreprenører, private firmaer, leasingselskaber m.m.*

§ 8

I forbindelse med ansøgning om tilskud skal ansøger fremsende dokumentation for at Banedanmark har godkendt det efter § 2, stk 1 godslokomotiv samt at Ansøgeren efter § 5 (med ovenstående ændringer om ejer, privat virksomhed, leasingselskab m.m.) dokumenterer tilknytning til det danske jernbanenet. En ansøger anses for at have tilknytning til det danske jernbanenet, når Banedanmark har godkendt den pågældende maskine/godslokomotiv efter regler der ligger til grund for § 2 stk 1.

§ 10, stk. 2, & 1)

Udbetaling af tilskud er betinget af, at virksomheden stiller bankgaranti på anfordringsvilkår med samme pålydende værdi som det modtagne støttebeløb samt efter følgende vilkår:

1) Dokumentation af fremadrettede kontrakt(er) om arbejdsopgave® på det danske jernbanenet.



Bilag B – Railservice beder Banedanmark om at besvare disse åbne spørgsmål i deres opstilling af høringssvar på høringsportalen efterfølgende!

§ 3

Hvor mange ansøgninger kan én operatør (eller en ejer) indgive?

Tilskudspuljen er fast – på 57,3 mio. kr. – men hvad er den faste pris for et ETCS-udstyr?

§ 5

Hvorfor kan andre ejere af et §2, stk. 1 godslokomotiv IKKE søge dette tilskud til ETCS-udstyr?

Hvilken begrundelse har Banedanmark lagt til grund for at de selvsamme entreprenører som Banedanmark selv godkender som materielejere qua deres godslokomotiver, IKKE må søge dette tilskud?

Banedanmark bedes give en uddybende besvarelse på hvordan operatører skal forholde sig at søge om andre lokomotiv-ejeres tilskud til ETCS-udstyr! (de ejere, der ikke møder de nuværende krav i § 5)

Kan en ansøger søge tilskud allerede fra 2023, selvom udstyr og installation først skal installeres i f.eks. 2025 eller senere? – og vil Banedanmark godkende dette?

§ 6 & 7

Hvorfor er det Banedanmark, der skal behandle og bevillige ansøgningerne?

§ 8

Hvorfor skal et bevilliget tilskud være bestemt af ansøgers tidligere mindst 5 år gamle driftstimer og kilometerantal?

§ 10, stk. 1

Hvorfor følger tilskuddet ikke ETCS-udstyr?

§ 10, stk. 2

Hvilken sammenhæng er der i sidste rate af udbetaling af tilskud til ETCS-udstyr og kørte km eller driftstimer?



§ 17

Er det et ultimativt krav, at der oprettes et særskilt regnskab for udbetaling af tilskud?

§ 18

Præcisering af vilkår for salg af godslokomotiv med bevilliget tilskudt til ETCS-udstyr efterlyses.

Hvordan er reglerne EFTER at Banedanmark har afsluttet en ansøgning og bevilliget og udbetalt det fulde beløb og dermed afsluttet ansøgning?

Kan et godslokomotiv derefter frit sælges med tilskudsbevilliget ETCS-udstyr uden tilbagebetaling til Banedanmark?





TRANSPORTMINISTEREN

Dato 8. april 2020
J. nr. 2020-981Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Erik Jessen
info@railservice.dk

Kære Erik Jessen

Tak for din henvendelse af 20. januar 2020 indeholdende to breve med Railservices syn på branchens konkurrenceforhold i forbindelse med ibrugtagningen af de nye signalsystemer.

Jeg skal indledningsvis beklage, at du først modtager svar på din henvendelse nu.

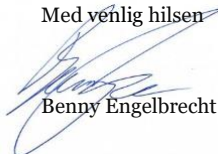
Det er altid godt at få kendskab til virksomhedernes overvejelser om markedets udvikling og de konkrete problemer, man støder på. Det giver ofte en viden, som kan bringes ind i det politiske arbejde med at sikre en bæredygtig udvikling i transportsektoren.

De nye signalsystemer er det fundament, som fremtidssikringen af den danske jernbane skal bygge på. Når det er afsluttet, vil det give fordele for såvel passagerer som de virksomheder, der skal have transporteret varer. Men selv om det efterhånden er lang tid siden Signalprogrammet startede, noterer jeg mig, at omstillingen til digital togdrift stadig kan give problemer i branchen.

Det er som bekendt Banedanmark, som forestår udrulningen af Signalprogrammet, hvorfor jeg har forelagt din henvendelse for Banedanmark, som i vedlagte notat har kommenteret din henvendelse. Jeg bider specielt mærke i, at Banedanmark og DSB arbejder sammen om salg af de fire MR-togsæt, som du omtaler, gennem et udbud. Jeg noterer mig også, at Banedanmark kontakter dig angående muligheder for økonomisk støtte til udrustning af det lokomotiv, som I har i fællesskab med Strukton, og priser på de køretøjer, som Railservice indmeldte i forbindelse med Banedanmarks udbud.

Jeg vil opfordre Railservice til at gå i dialog med såvel Banedanmark som mulige leverandører af ETCS-udstyr for at afdække muligheder for håndtering af de aktuelle udfordringer.

Med venlig hilsen


Benny Engelbrecht



Notits

31.03.2020

Notat på baggrund af henvendelse fra Railservice til Transportministeren

Banedanmark kommenter i dette notat de væsentligste argumenter fremført af Railservices i to henvendelser (begge dateret 20. januar 2020) om privatisering af vedligeholdelse af Banedanmarks jernbanestrækninger og udrustning af rullende materiel med ETCS.

Generelle bemærkninger og ETCS og ETCS-ombordudstyr

Det er korrekt, at alle jernbanekøretøjer, som befærder fjernbanen, skal have ETCS-udstyr installeret, ligesom alle jernbanekøretøjer på S-banen skal være udrustet med CBTC eller ICI (reduceret version af CBTC). Arbejdskøretøjer, som anvendes på både fjern- og S-banen skal være udrustet med begge systemer.

Banedanmark har indgået kontrakter om levering af ETCS niveau 2 baseline 3 til fjernbanen. Mange andre europæiske infrastrukturforvaltere har enten indgået kontrakter om leverance af baseline 3 eller arbejder på det. Det kan således oplyses, at de igangværende europæiske ETCS-projekter omfatter strækninger på over 17.000 km med baseline 3.

Jernbanevirksomheder og entreprenører har hele tiden været ansvarlige for at få installeret og sikkerhedsgodkendt udstyret i eget rullende materiel samt have det fornødne materiel driftsklar til ibrugtagningen af de enkelte ETCS-udrustede strækninger.

For at opnå stordriftsfordele ved indkøb af udstyret til fjernbanen, udbød Banedanmark en rammekontrakt om leverance af ETCS-udstyr til rullende materiel. Det er ikke korrekt, at det oprindelige oplæg for Signalprojektet indeholdt en ide om at vælge to leverandører af ombordudstyr. Det gjorde sig alene gældende for infrastruktur-udrustningen.

Den valgte leverandør forpligtedes til at levere ombordudstyr mv. til alle medordregivere til en fast pris pr. enhed, men det er den enkelte virksomhed, som selv indgår kontrakt om leverancer til eget kommercielt benyttede rullende materiel. Entreprenører, der havde udført minimum tre til fem infrastrukturopgaver på fjernbanen for Banedanmark indenfor de sidste fem år før udbuddet, blev inviteret til at være medordregivere og kunne melde køretøjer ind på en liste over enheder, som skulle udrustes, hvilket Railservice benyttede sig af.

Følgende leverandører blev i maj 2010 prækvalificeret til at byde på kontrakten angående ombordudrustning: Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Invensys og Siemens. Banedanmark modtog de endelige tilbud i november 2011, og efter en evaluering foretaget i samarbejde med DSB blev kontrakten indgået marts 2012 med den leverandør (Alstom), som havde det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Banedanmark må afvise det fremførte forlydende om, at Banedanmark reelt har givet Alstom monopol på at indbygge ETCS-anlæg i jernbanekøretøjer til kørsel i Danmark. Det står enhver jernbanevirksomhed og entreprenør frit for at købe og installere ETCS-udstyr fra andre leverandører. Banedanmark har udarbejdet test cases, så alle leverandører kan få testet deres udstyr med henblik på at få en godkendelse hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Således har Siemens testet ETCS-udstyr, som skal anvendes i DSB's Vectron-lokomotiver.

Signalsystemer
Sekretariatet
Carsten Niebuhrs Gade 43 Direkte
1577 København V. 61467923

Telefon

hhot@bane.dk
banedanmark.dk
Journalnr.

Version
Notatskabelon 1.0
Side 1(3)



For at hjælpe den bæredygtige godstrafik er der oprettet en støtteordning, der skal lette de økonomiske konsekvenser i forbindelse med udrustningen af lokomotiver til kommerciel anvendelse. Derfor har Banedanmark siden den 1. oktober 2017 haft mulighed for at kompensere jernbanevirksomheder for op til halvdelen af deres udgifter i forbindelse med indkøb og installation af nyt ETCS-togkontrolanlæg til godslokomotiver - herunder lokomotiver, som anvendes til i forbindelse med infrastrukturarbejder, jf. vejledningen til ansøgning om støtte. Det skal dog bemærkes, at Banedanmark i de forløbne 2½ år ikke har modtaget ansøgninger om støtte.

Angående priser må det understreges, at de nuværende markedspriserne angiveligt ligger i størrelsesordenen 2-2½ højere end de priser, som Alstom bød ind med. Det har derfor formodningen imod sig både at ETCS skal kunne indbygges for væsentligt lavere priser end dem, der gælder i kontrakten mellem Banedanmark og Alstom, og at kontrakten indebærer, at Alstom tager en markant overpris.

Det er korrekt, at der er prisforskel på det første køretøj i en serie (FoC, first-off-class) og de efterfølgende køretøjer i serien. Det skyldes, at installationsdesignet for hele serien udarbejdes på grundlag af det første køretøj.

Der kan inden for samme køretøjstype (f.eks. IC3-togsæt) være flere FoC'er, hvis designet er ændret undervejs i produktionen, ligesom der kan være foretaget modifikationer foranstaltet af den enkelte ejer for eksempel i forbindelse med vedligeholdelse og renovering – også selvom køretøjerne var ens ved leveringen.

Den konkrete udgift til ETCS-udrustning afhænger af det specifikke køretøj. Ligesom prisen ikke er ens for udrustning af et Lint41- og et IC3-togsæt, er den heller ikke ens for udrustning af arbejdslokomotiver eller godslokomotiver. Derfor nævner Banedanmark altid en indikativ pris. Da Railservice oplyser, at virksomheden ikke har de konkrete priser på de af virksomhedens køretøjer, som indgik i Banedanmarks udbud, vil Banedanmark sende disse til Railservice.

Forhold vedrørende DSB's fire ETCS-udrustede MR-togsæt

DSB ejer fire MR-togsæt, der er udrustet med ETCS. Der er tale om togsæt, der alene er blevet udrustet til brug ved test udført af Banedanmark og leverandørerne til Signalprogrammet.

Blandt andet på foranledning af Railservices henvendelser om køb af disse fire MR-togsæt arbejder DSB og Banedanmark på at gennemføre et udbud af de fire togsæt. Alstom er ikke part i dette arbejde og deltager ikke i den endelige beslutning om hverken gennemførelse af udbud eller de udbudstekniske vilkår, som vil gælde.

For at sikre såvel togsættens som ETCS-udstyrets fortsatte anvendelse overvejes forskellige mulige salgspakker, som kunne være togsæt med og uden ETCS-udstyr, der måske kunne udbydes separat. Udbudsmodellen skal sikre jernbanevirksomheder og entreprenørers mulighed for at erhverve togsæt og udstyr til den faktiske markedspris.

Grundet de nuværende omstændigheder er det ikke muligt at sige noget præcist om det tidsmæssige forløb, som også skal omfatte en mulighed for fysisk besigtigelse af togsæt og udstyr.

I øvrigt betragter Banedanmarks signalprogrammet ikke de fire anlæg som umiddelbart anvendelige, ligesom de ikke har en APIS, da de ikke har været indsat i trafik.

Bemærkninger til andre specifikke forhold



Det er korrekt, at man ikke vil kunne vedligeholde den vestjyske længdebane (Esbjerg-Struer) med ét køretøj, men det forventes også at være muligt at indkøbe flere ETCS-udrustede køretøjer, hvis byderne ønsker det.

Banedanmarks strategi for udbud af vedligeholdelsesydelser er, at lave udbudspakker afstemt efter hvad der giver den bedste konkurrence. Det er i øvrigt Banedanmarks opfattelse, at konkurrencesituationen overordnet set er acceptabel.

I forhold til Railservices sammenligning af finansieringen af ETCS-udrustningen af tre konkrete MY-lokomotiver kan følgende oplyses: Lokaltogs (tidl. Regionstog) strækingslokomotiv MY 1145 får ETCS-udstyret installeret som en del af Signalprogrammet, men lokomotivet må umiddelbart kun anvendes til transport af Lokaltogs rullende materiel uden ETCS og logistiske formål i forbindelse med udførelse af arbejde på egne banestrækning(er). CFL kan få støtte til ETCS-udrustning af MY 1146, såfremt støttekriterierne opfyldes. Banedanmark vil rette henvendelse til Railservice for at afklare, om det samme ikke er tilfældet med MY 1159.

Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt de tre lokomotiver skal betragtes som en eller tre FoC'er, bemærkes det, at lokomotiverne kan have været identiske ved leveringen, men der kan som led i vedligeholdelsen og renoveringer de følgende 55-56 år være foretaget ændringer. Det vil være op til entreprenører og jernbanevirksomheder at dokumentere, at de pågældende tog fortsat er helt ens under deres forhandlinger om køb af ETCS-ombordudstyr.

Railservice sammenligner også to troljer ejet af henholdsvis Railservice (trolje 412) og Banedanmark (trolje 411). Railservice skriver, at de er ens. Banedanmark ligger ikke inde med dokumentation om Railservices trolje og kan derfor hverken be- eller afkræfte dette.

Renoveringen af Banedanmarks troljer sker som en del af virksomhedens materielstrategi for 2014-2023. Renoveringen var nødvendig, da risikoen for forstyrrende driftsstop var voksende, hvis troljerne ikke blev renoveret, hvilket ville bringe vedligeholdelsen af jernbanen i fare. Analyser viste også, at det ville være økonomisk fordelagtigt for virksomheden at renovere troljeflåden frem for at købe nye troljer. Derfor gav Folketingets Finansudvalg i 2014 sin godkendelse af, at Banedanmark kunne anvende op til 237,1 mio. kr. til renovering af op til 36 troljer, jf. Aktstykke 9 fra Folketingets samling 2014-15. Finansieringen af opgaven er fuldstændig uafhængig af Signalprogrammet.

Ligesom der foregår en tilpasning af både antal og typer af passagermateriel, som udrustes med ETCS, justeres antallet af Banedanmarks troljer under blandt andet hensyntagen til outsourcing af vedligeholdelsesaktiviteter og nedskaleringen af Banedanmarks materielpark. De maskiner, som udrustes, forventes at blive anvendt til at løse Banedanmarks opgaver enten af virksomheden selv eller kommende vindere af udbud.

Afslutningsvist må det bemærkes, at der er gået 11 år siden Signalprogrammet blev besluttet og otte år siden indgåelsen af kontrakten mellem Banedanmark og Alstom om leverance af ETCS-ombordudstyr. Der har således været tid for jernbanebranchens aktører til at afklare såvel sin markedsstrategi som konkrete tekniske og økonomiske forhold i forbindelse med indførelsen af det nye signalsystem.

