

[Baadsgaard]

mer til at finde sted hos en dansk virksomhed?»

### Begrundelse

DSB og HT står over for store investeringer i rullende materiel, bl.a. nye S-tog. Under forhandlingerne om DSBs ordreplacering af IC/3 togene gav ministeren udtryk for, at det nødvendige samarbejde mellem producent og køber ville blive etableret for at fremme dansk produktion og beskæftigelse ved fremtidige ordrer fra DSB.

Ved DSBs netop afgivne ordre til et tysk værft på ombygning af to færger blev manglende garanti hos danske værfter for tidsplanen årsag til, at ordren gik til udlandet.

Det er på denne baggrund, spørgsmålet stilles for at skabe garanti for, at tidsfaktoren, manglende teknologisk udvikling, uhenigtsmæssige leveringsterminer og lignende ikke skal blive årsag til, at kommende ordrer på rullende materiel fra DSB går til udlandet.

Svar (29/4 87):

**Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):**

Hidtil har DSB i størst muligt omfang, dvs. i det omfang, det har været teknisk/økonomisk forsvarligt, sikret dansk beskæftigelse ved køb af rullende materiel.

Dette er sket dels ved direkte medproduktioner, underproduktioner eller ved modkøbsaftaler. Tager man DSBs nye intercitytog – IC/3 toget – som eksempel, er bl.a. motorer, gear og bremsesystemer udenlandske seriefremstillede standardprodukter, som næppe vil kunne fremstilles i Danmark i konkurrencedygtig kvalitet eller til konkurrencedygtig pris, fordi det samlede antal enheder er alt for lille til at igangsætte en rationel serieproduktion.

Produktionen af IC/3 togene foregår på Ascan Scandia, men ud af den samlede pris på 16 mill. kr. for et togsæt er kun omkring en fjerdedel, dvs. ca. 4 mill. kr., resultatet af Scandias medvirken. Derudover er der andre dansk fremstillede leverancer for ca. 2 mill. kr.

Ved en kommende anskaffelse af nye S-tog vil der være tale om, at mere end 60 pct.

af togets pris vil være el- og styreudrustning, der kun kan leveres fra udlandet.

Sammenlignes udenlandske konkurrenter med den tilbageblevne danske togfabrik, Scandia, har de en løbende produktion, som for visses vedkommende er langt over ti gange så stor som den største produktion, Scandia nogen sinde har haft. Mange af de udenlandske togproducenter er i tilgift med i større koncerner, som kan give et bredt teknologisk og erfaringsmæssigt bagland.

Det er desuden karakteristisk for udenlandsk fremstillede tog, at ingen producent selv hverken udvikler eller fremstiller alle komponenter eller systemer i toget. Tværtimod er det karakteristisk, at den teknologiske udviklingseksportise købes fra andre inden- eller udenlandske specialister. Som eksempel er det schweiziske firma Alusuisse stort set enerådende som konstruktør og producent af aluminiumsvognkasser til tog.

Til trods herfor har jeg sikret mig, at DSB ud over placering af montage, produktion af vognkasser m.v. for nye S-tog i størst muligt omfang vil arbejde for, at danske virksomheder inddrages i komponentproduktion, bl.a. inden for styreelektronik, elkomponenter, hydrauliske anlæg m.v., eventuelt på licens fra hovedleverandøren.

Det er dog endnu på dette stadi for tidligt konkret at starte forhandlingerne med eventuelle danske medproducenter.

DSB vil tidligst i slutningen af 1987 indhente tilbud fra et antal potentielle hovedleverandører. Ved den efterfølgende vurdering af de indkomne tilbud vil DSB ud over de teknisk/økonomiske forhold lægge vægt på, at dansk produktion er tilgodeset i størst muligt omfang, og efter udvælgelsen af hovedleverandør er der i DSBs plan for anskaffelse af nye S-tog afsat en periode på 3 mdr. til industripolitiske forhandlinger.

Løbende vil mulighederne for dansk beskæftigelse blive behandlet, bl.a. i samarbejde med Formidlingsrådet.

Jeg gør endelig opmærksom på, at det i henhold til loven er Hovedstadsrådet, der træffer beslutning om anskaffelse af S-togsmaterialet og altså også om, hvilke tilbud på levering der skal antages.

Spm. nr. S 1032

Til finansministeren (14/3 87) af: