

med hvilken ret Siemens i dag kan undlade at frigøre de tekniske specifikationer, som gør det muligt at benytte andre leverandører til den fortsatte udbygning med ATC i Danmark?»

### Begrundelse

Ifølge artikler i Jyske Vestkysten den 11. april 2000 stammer Siemens monopol på bygning af ATC-systemet i Danmark fra en aftale i 80'erne. Således citeres specialkonsulent i Trafikministeriet Knud Elm Larsen her for at sige, at »Siemens skulle bare have leveret systemet. Men der er vist nok blevet lavet kontrakter, som betyder, at Siemens har retten til det«. Dette kalder på en nærmere forklaring om, hvad det er for en slags kontrakt vi her har med at gøre, og hvorledes rettighederne tilsyneladende ligger hos det private firma og ikke hos det offentlige, når dette tilsyneladende var hensigten, og at det ifølge artiklerne er en statslig finansieret udvikling.

### Svar (27/4 2000)

#### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Indledningsvis kan jeg oplyse, at hverken Banestyrelsen eller DSB som sådan er forpligtet til at benytte særlige leverandører i forbindelse med udbygningen af ATC-systemet i Danmark.

Da det efter ulykken ved Sorø i 1988 blev besluttet, at sikkerheden på de danske banestrækninger skulle udbygges med et togkontrolsystem, faldt valget på et system leveret af det tyske firma Siemens.

At netop Siemens blev valgt skyldtes bl.a., at det var DSB's vurdering, at Siemens på basis af erfaringer med hidtidige leverancer af ATC-anlæg var en kvalificeret leverandør, som uden væsentlige problemer kunne gennemføre opgaven.

I denne forbindelse kan jeg oplyse, at der forud for indgåelsen af kontrakten vedrørende etablering af ATC i Danmark var foretaget en række undersøgelser af andre landes togkontrolsystemer, herunder det svenske ATC-system, som dog skønnedes ikke at have den ønskede funktionalitet. Bl.a. er det danske jernbanenet mere forgrenet, hvilket øger behovet for

såkaldt flanksikring, som er en særlig sikring, hvor spor løber sammen eller forgrenes.

Det var vurderingen, at der ikke fandtes et »hyldevarekoncept«, som gav den grad af overvågning, der var ønsket til danske forhold, men at man i stedet burde satse på en videreudvikling af et tysk system, som Siemens havde udviklet.

Dette skal ses i lyset af, at de forskellige landes ATC-systemer på det tekniske plan er meget forskellige som følge af, at togsikkerheden i landene er baseret på forskellige regelsæt, funktions- og myndighedskrav samt forskellige filosofier med hensyn til signalering og togkontrol.

Kontrakten med Siemens indebar dels en aftale om udvikling af samtlige nødvendige ATC-komponenter, dels en aftale om levering af komponenter til montering langs skinnerne og i togene.

Derudover havde Siemens i forhandlingerne forud for kontraktens indgåelse forbeholdt sig ejendomsretten til en række tekniske specifikationer. Dette svarer i princippet til, at man ved køb af et IT-program ikke får adgang til kildekoden, der ligger bag programmet. Kontrakten blev indgået på disse vilkår.

Det er på denne baggrund, at Siemens i dag kan undlade at frigøre de tekniske specifikationer til det danske ATC-system.

Det er imidlertid ikke afgørende for mig, om en producent sidder på specifikationerne eller ej, men derimod, om producenten misbruger dette forhold.

Det er dette spørgsmål, som Konkurrencestyrelsen nu er i gang med at undersøge på baggrund af en henvendelse fra PrivatBanen Sønderjylland.

Jeg har tillid til, at Konkurrencestyrelsen kan løfte denne opgave på betryggende vis.

### Spm. nr. S 2333

Til trafikministeren (13/4 2000) af:

#### Søren Kolstrup (EL):

»Hvor stor en overpris har den danske stat betalt for den hidtidige udbygning med ATC i Danmark, hvis der sammenlignes med prisen for de ATC-systemer, som er udbygget i henholdsvis Sverige og i Tyskland?«