

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Høringsnotat
TS10000-00137
Dato 31. maj 2017

Høringsnotat

Bekendtgørelse om krav til akkreditering af assessorer på jernbaneområdet

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 14. marts 2017 sendt udkast til bekendtgørelse om krav til akkreditering af assessorer på jernbaneområdet i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 11. april 2017.

Følgende organisationer/virksomheder har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, DB Cargo Scandinavia A/S, DSB, Hovedstadens Letbane, Metro-selskabet I/S og Odense Letbane P/S.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Erhvervsstyrelsen og Kommunernes Landsforening med bemærkninger vedrørende administrative og økonomiske konsekvenser samt fra Banedanmark.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle betragtninger

Banedanmark angiver i sit høringssvar, at de ikke har nogen bemærkninger direkte til formuleringerne i de fremsendte udkast til bekendtgørelser. Dog udtrykker Banedanmark i sit høringssvar bekymring for, at krav til assessorer lempes. Banedanmark nævner, at de har store omkostninger ved brugen af assessorer, både med hensyn til tid, kompetencer og økonomi. De er derfor ikke overbevist om, at de får

det tiltænkte udbytte af at have assessorer tilknyttet. Banedanmark er enig i, at muligheden for at anvende assessorer med en inspektionsorgan type B eller C akkreditering er medvirkende til, at kapaciteten af akkrediterede assessorer udvides, og dette er en fordel for branchen. Banedanmark oplever dog, at der er en mærkbar forskel i kvaliteten af de enkelte assessorer imellem.

Banedanmark meddeler, at det opleves, at assessorer har svært ved at holde sig til scope for assesseringen som følge af manglende kompetencer og forståelse for assessorarbejdet med reference til CSM Risikoledeelse. Derudover oplever Banedanmark situationer, hvor assessorer påtager sig en mere projekteringsmæssig rolle fremfor at agere assessor på opgaven.

Banedanmark er bekymret for, om en lempelse af krav til uafhængighed kan føre til dårligere assessering. Banedanmark oplyser, at de kan have en begrundet formodning for, at en assessor kan ende med at assessere en opgave, hvor samme virksomhed har budt og tabt på rådgivningsopgaven i projektet. Endvidere er Banedanmark bekymret for, om assessorer, der ikke udelukkende er assessorer, kan opnå tilstrækkelig rutine i assessering. Banedanmark mener, at dette kan føre til, at assessors arbejde kan få en uheldig konsekvens med øgede omkostninger for projektet, uden at dette bidrager positivt til assesseringsopgaven.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Bekendtgørelse nr. 359 af 8. april 2014 om krav til akkreditering af assessorer på jernbaneområdet, som er forgænger til denne bekendtgørelse, angiver, at virksomheder, der ønsker at udføre akkrediteret inspektion, skal være akkrediteret som type A inspektionsorgan. Styrelsen har undersøgt CSM-RA-forordningen nr. 402/2013¹ nærmere, og forordningen angiver ikke, hvorvidt assessorerne alene kan være akkrediterede som inspektionsorgan type A. Styrelsen har derfor valgt at sikre, at den nationale lovgivning stemmer overens med forordningen og dennes hensigt.

¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1136 af 13. juli 2015 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering.

Derudover lægges det til grund, at the European Railway Agency i sin vejledning² anfører på side 5: "The CSM for risk assessment allows the use of all three types (A, B and C) of the CSM assessment body which are referred to in section § 4.1.6 and Annex A of the ISO/IEC 17020:2012 standard which is referred to in Annex II of the CSM for risk assessment."

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har noteret sig Banedanmarks bemærkninger og vil tage dem med i det videre arbejde i forhold til assessorer og CSM-RA-forordningen nr. 402/2013.

2. Ændringer i bekendtgørelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har foretaget enkelte præciserende og sproglige ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

I Bilag 1 er layoutet af de to teksttabeller blevet tilpasset, således at udseendet er identisk med Bilag 1 i bekendtgørelse om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer. Der er alene foretaget layoutmæssige ændringer, og der er derfor ikke sket nogen indholdsmæssige ændringer.

3. Administrative konsekvenser

Erhvervsstyrelsen, Team Effektiv Regulering, finder, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser over 4 millioner kr. årligt, da denne anfører:

"TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere."

Danske Regioner har meddelt, at de ikke har nogen økonomiske eller faglige bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet.

Kommunernes Landsforening har meddelt angivet følgende i deres høringssvar:

"KL kan tilslutte sig, at bekendtgørelsen ikke i sig selv vil medføre en ændring af kommunernes opgaver i et omfang, der tilsiger DUT-kompensation."

² Explanatory note on the CSM Assessment Body referred to in Regulation (EU) N°402/2013 and in OTIF UTP GEN-G of 1.1.2014 on the Common Safety Method (CSM) for risk assessment af 12. maj 2015.

Bilag 1

Aarhus Letbane I/S
Aarsleff Rail
Alstom
Arbejdstilsynet
Arriva Skandinavien A/S
Atkins Danmark A/S
Banedanmark
Bombardier Transportation
Bravida Danmark A/S
Captrain Denmark ApS
CFL cargo Danmark ApS
CONPAO Consulting
Contec Rail ApS
COWI
DANAK
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Danske Handicaporganisationer
Dansk Industri, Transport
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
DB Cargo Scandinavia A/S
DSB
Erik E Business Consultancy
Erhvervsstyrelsen
Frie Jernbaneingenører ApS
Havarikommissionen

Hector Rail AB
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Letbane
Interfleet Technology ApS
Jernbanenævnet
KL
Lokaltog A/S
Malus ApS
Metro Selskabet I/S
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
NIRAS
Nordjyske Jernbaner A/S
OEM Consult
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark
Railservice
Rambøll
Ravn Bane 2016 ApS
Ricardo Rail Denmark
RINA DENMARK ApS
Rådet for Bæredygtig Trafik
Scanscreen
Siemens A/S
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Statens Institut for Strålebeskyttelse, Sundhedsstyrelsen
Strukton Rail A/S

Sund & Bælt Holding A/S
Sydtrafik
Team Effektiv Regulering, Erhvervsstyrelsen
Teknologisk Institut
Trafikselskaberne
Transport & Service Handel (DI)
TX Logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Øresundsbro Konsortiet
Blovstrød Banen
Dansk Jernbaneklub
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
Danmarks Jernbanemuseum
Gjedser Jernbane
Haderslev- Vojens banen
Hedelands Veteranbane
Hjerl Hedes Frilandsmuseum
Limfjordsbanen
Mariager-Handest Veteranjernbane
Museumsbanen Maribo-Bandholm
MY Veterantog
Mønsted Kalkgruber
Nordisk Jernbaneklub
Nordsjællands Veterantog
Projekt Aabenraa Veteranbane
Sydjyllands Veterantog
Projekt Struer Jernbane Klub
Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm
Syd Fyenske Veteranjernbane
Vestsjællands Veterantog

Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV

Veterantog Vest

Østsjællandiske Jernbaneklub