

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

Høringsnotat
TS10000-00138
Dato 31. maj 2017

Høringsnotat

Bekendtgørelse om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 14. marts 2017 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 11. april 2017.

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

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Erhvervsstyrelsen, Rambøll, TÜV Rheinland Intertraffic GmbH og 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

TÜV Rheinland InterTraffic GmbH angiver i sit høringssvar, at de har bemærket ændringer til procesbeskrivelsen, hvilket giver bedre forståelse og klarhed, og dette er derfor værdsat af virksomheden. TÜV

Rheinland InterTraffic GmbH anfører i sit høringssvar, at de vil anbefale, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kun tillader, at assessorer som type A inspektionsorgan.

Indledningsvis skriver virksomheden, at denne kan se, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har lempet på kravet om inspektionsorgan type A, og at ligeledes inspektionsorgan type B og C kan agere som assessorer. Det nævnes, at det ser ud til at være i overensstemmelse med Bilag II i CSM-RA-forordningen nr. 402/2013¹. Dertil nævner TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, at diskussioner på EU-niveau (NB Rail) har vist, at mange interessenter foretrækker et selvstændigt tredjepartsorgan, som alene kan være et type A inspektionsorgan, og der henvises i den forbindelse eksempelvis til NB Rail brev vedrørende Notified Bodies. Virksomheden nævner, at selvom denne diskussion fokuserer på Notified Bodies, kan lignende diskussion også blive rejst for assessorer, da assessorers relevans i sikkerhedsmæssig proces er sammenlignelig.

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

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.

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 samlede svar:

Bekendtgørelse nr. 359 af 8. april 2014 om krav til akkreditering af assessorer på jernbaneområdet, som er forgængeren til den bekendtgørelse, der var i høring samtidig med nærværende bekendtgørelse, angiver, at virksomheder, der ønsker at udføre akkrediteret inspektion, skal være akkrediteret som type A inspektionsorgan. Styrelsen har undersøgt CSM-RA-forordningen nr. 402/2013² nærmere, og forordningen angiver ikke, hvorvidt assessorer 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.

Derudover lægges det til grund, at the European Railway Agency i sin vejledning³ 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 bemærkningerne og vil tage dem med i forbindelse med det videre arbejde i forhold til assessorer og CSM-RA-forordningen nr. 402/2013.

² 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.

³ 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.

3. Bekendtgørelsesudkastets §§ 4 og 5 om kompetencer

Rambøll har i sit høringssvar anført, at § 4 synes at være en anvendelse af kravene fra CSM RA Bilag II, punkt 1 som vedrører de krav som assessor skal opfylde. § 5 synes ligeledes at stille krav som assessor skal opfylde, hvilket virker forvirrende. Det spørges derfor, om ikke § 5 i stedet bør angive, hvordan assessor vil blive godkendt (hvilket er mere i overensstemmelse med CSM RA Bilag II punkt 2 og 3).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Bekendtgørelsens §§ 4 og 5 angiver, hvilke jernbanesikkerhedsmæssige kompetencer assessor skal besidde for at blive godkendt. Assessor skal derfor også opfylde kompetencekravene i § 5, som er krav udover dem nævnt i § 4.

CSM-RA-forordningen nr. 402/2013 Bilag II, punkt 2 og 3, angiver, at en assessor akkrediteres og anerkendes til forskellige kompetenceområder indenfor jernbanesystemet eller dele heraf - endvidere angives, at assessor akkrediteres/anerkendes til at vurdere den samlede ensartethed ved risikostyringen og sikre integration, og at dette omfatter assessors kompetence til at kontrollere organisation, metodologi og tekniske aspekter.

Styrelsen finder disse bestemmelser i forordningen som, at det derved forudsættes, at assessorvirksomheden besidder kompetencerne for at kunne opnå akkrediteringen/anerkendelsen, hvorfor styrelsen vurderer, at formuleringerne af bekendtgørelsen er tilstrækkelige.

Styrelsen noterer sig bemærkningen og vil tage overvejelserne med videre til en eventuel fremtidig revision af bekendtgørelsen.

4. Erklæring fra assessor om at den foreløbige systemdefinition er tilstrækkelig til at påbegynde assessering

Rambøll efterspørger, hvornår den foreløbige systemdefinition kan anses for værende tilstrækkelig. Det påpeges, at assessering i princippet kan påbegyndes på et meget spinkelt grundlag, og at det kan være individuelt fra assessor til assessor, hvorvidt dokumentationen er tilstrækkelig. Dertil anføres det, at det kan være vanskeligt at erklære, om dokumentet er tilstrækkeligt, før assessering påbegyndes. Derefter spørges der ind til, om det er hensigten, at fagassessorer, som ønsker at blive godkendt til en opgave, indledningsvist skal vurdere eventuelle mangler i den foreløbige systemdefinition i henhold til CSM-RA-forordningen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Formålet med erklæringen er ikke, at assessor skal vurdere eventuelle mangler i den foreløbige systemdefinition. Formålet er derimod, at assessor vurderer, om assessorteamet dækker de områder, som assesseringen kan forventes at omfatte. Hvis ikke den foreløbige systemdefinition er tilstrækkelig til, at assessment kan påbegyndes, er der ikke grundlag for at godkende assessorteamet, da det i så fald er ukendt, hvilke kvalifikationer, der skal knyttes til assesseringsopgaven.

5. Sagkyndige

Rambøll anfører, at det er svært at identificere scopet for sagkyndiges arbejde. Dertil henvises til, at det fremgår af bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, at sagkyndige udsteder attester, nærmere bestemt skal sagkyndige følge:

"anvende modul SB, jf. Kommissionsafgørelse nr. 2010/713/EU af 9. november 2010 om de moduler til procedurer for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og for EF-verifikation"...

"anvende modul SD eller SF, jf. Kommissionsafgørelse nr. 2010/713/EU af 9. november 2010 om de moduler til procedurer for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og for EF-verifikation"

Rambøll anfører, at det synes at være en indbygget selvmodsigelse i at verificere interoperabilitet på områder, som ikke er omfattet af TSI'er. Det ses dog, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i praksis angiver, at sagkyndige skal vurdere overensstemmelse med sikkerhedskrav. Det er Rambølls erfaring med anvendelse af nogle af verifikationsmodulerne, at der ligger en del fortolkning i at "oversætte" kravene i verifikationsmodulerne til et andet formål, end det de er tiltænkt til. Det angives, at en nærmere specifikation af formålet med sagkyndige i en bekendtgørelse vil være relevant, f.eks. i denne bekendtgørelse som er sendt i høring.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Det er ikke meningen, at den sagkyndige skal verificere interoperabilitet og overensstemmelse med TSI'erne, jf. eksempelvis § 6, stk. 1, nr. 2, litra c, i bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse

af køretøjer på jernbaneområdet⁴, hvoraf det fremgår, at en sagkyndig skal anvendes, hvis delsystemet ikke er omfattet af TSI'er. De angivne moduler skal derfor anvendes med de nødvendige tilpasninger. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at "der ligger en del fortolkning i at "oversætte" kravene i verifikationsmodulerne", således at de kan anvendes til attestering af, at sikkerhedskrav, identificeret ved hjælp af CSM-RA-forordningen nr. 402/2013, er opfyldt. Styrelsen vil derfor udarbejde en vejledning, hvor disse forhold tydeliggøres.

Rambøll har nogle spørgsmål til sagkyndiges opgaver og kompetencer, eksempelvis spørges der, om hvad der skal verificeres, hvis en ændring ikke er dækket af TSI'er. Såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, at det er en sagkyndigs ansvar at verificere opfyldelse af sikkerhedskrav, fundet ved CSM-RA-processen, hvorledes adskiller sagkyndiges scope of work sig fra en assessors scope of work. Her henvises til assessors scope of work ved assessors vurdering af dokumentation for opfyldelse af sikkerhedskrav, jf. CSM-RA-forordningen nr. 402/2013, Bilag 1, punkt 3).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Styrelsen skal oplyse, at når der anvendes en sagkyndig, behøver assessoren ikke at kontrollere, om sikkerhedskravene er opfyldt for de enkelte seriekøretøjer. Dette vil være den sagkyndiges opgave. Styrelsen har taget spørgsmålet til efterretning og vil udfolde arbejdsdelingen mellem assessorer og sagkyndige i kommende vejledning.

Et andet spørgsmål fra Rambøll er, hvordan en sagkyndig kan udstede en EF-verifikationsattest i henhold til EU-regler (Kommissionens afgørelse 2010/713/EU og dennes henvisninger til direktiv 2008/57/EF (Interoperabilitetsdirektivet) og direktiv 2014/106/EU).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal bemærke, at en sagkyndig ikke skal udstede en EU-verifikationsattest. Derimod skal sagkyndige udstede verifikationsattester omhandlende, at et delsystem i køretøjet opfylder de krav, der gælder for det pågældende delsystem, jf. bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet § 4, nr. 31. Verifikationsmodulerne skal anvendes med de nødvendige tilpasninger, som ovenfor beskrevet.

⁴ Bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, som ændret ved bekendtgørelse nr. 859 af 7. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

For nærmere specifikationer om sagkyndiges arbejde henvises yderligere til bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

Rambøll spørger endvidere ind til, hvorfor en sagkyndig skal have samme kompetencer som en assessor ved overholdelse af kravene i §§ 2-8, og ikke have kompetencer inden for de verifikationsmoduler, der skal anvendes til verifikation.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Den sagkyndige skal opfylde kravene om uafhængighed og kompetence lige såvel, som assessorer skal.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ser ikke behov for at tilføje yderligere til bestemmelse om sagkyndige, da det allerede følger af kravene, at assessor og sagkyndig skal have kendskab til kvalitetsstyringssystemer, jf. bekendtgørelsens § 4, nr. 3. Dertil skal det nævnes, at erfaring med udstedelse af verifikationsattester, jf. de nævnte moduler, vil være en fordel. Det bør dog ikke fremstå som et decideret krav, hvorfor bestemmelsen i bekendtgørelsen ikke ændres.

Rambøll spørger, om sagkyndige skal have særlige faciliteter med henblik på at udføre inspektioner i henhold til verifikationsmodulerne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Der kan være behov for særlige faciliteter eller værktøjer i konkrete projekter. Styrelsen mener dog ikke, at det er nødvendigt at opstille særlige krav om en sagkyndiges faciliteter i bekendtgørelsen.

Rambøll spørger ligeledes i sit høringssvar, om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med sagkyndige.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med sagkyndige som en integreret del af arbejdet, idet sagkyndig tilknyttes fra sag til sag, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen under alle omstændigheder modtager resultatet af den sagkyndiges arbejde.

6. Bilag 1

Rambøll foreslår i høringssvaret, at der tilføjes en definition af, hvad der ligger i de fagkategorier, som er opstillet under "Dele af delsystemer" i Bilag 1 til bekendtgørelsesudkastet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at det ikke vil være formålstjenstligt at indskrive en udtømmende opstilling med definitionerne i selve bilaget til bekendtgørelsen, men styrelsen vil overveje at indføre eksempler herpå i en kommende opdatering af Vejledning om godkendelse af assessorer og sagkyndige af 10. august 2015.

7. Øvrige ændringer

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

I Bilag 1 til bekendtgørelsen er der sket enkelte layoutmæssige ændringer i tekstabellerne, men der er ikke sket nogen indholdsmæssige ændringer.

8. Administrative konsekvenser

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

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
Spurvejsemuseet Skjoldenæsholm
Syd Fyenske Veteranjernbane
Vestsjællands Veterantog

Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV

Veterantog Vest

Østsjællandske Jernbaneklub